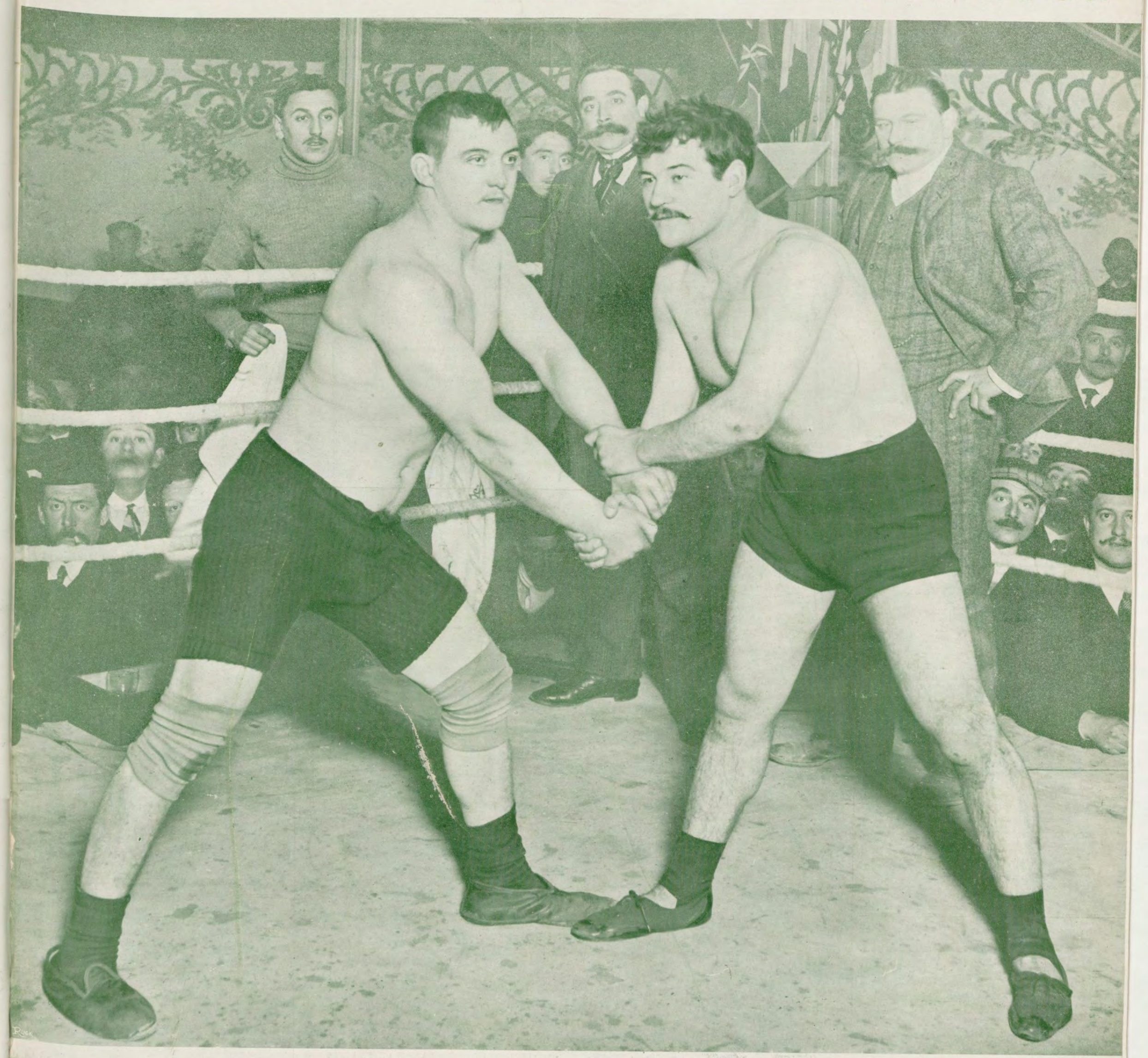
2e Année — N° 542 — 50 Centimes — 6 Février 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Un hors-texte : LUCIEN PETIT-BRETON



LE CHAMPIONNAT DE LUTTE AMATEURS

Édouard Nytram, de Paris (82 kilos), triomphe de Louis Lemaire, de Reims (85 kilos), qui abandonne, blessé, après 2 h. 1/2 de lutte.

(Voir page 89.)

Publications Pierre FAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et départements . . . . . 24 francs
Etranger . . . . . 28 francs
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD
18, Place Vendôme . PARIS

La Semaine Comique,

Il y a toujours un moyen bien simple de doubler les effectifs de l'artillerie en temps de guerre, sans augmenter le nombre des chevaux.

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 288-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

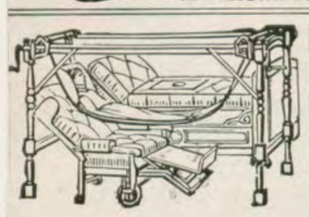
Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales, 20, rue Taitbout**, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 28 : 41.

si vous souffrez des **HÉMORROÏDES**
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.



LIT MÉCANIQUE DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VI^e^)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE
BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux, mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le **BYRRH** possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

Recommandé aux Familles

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes.

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le BYRRH se trouve dans toutes les maisons d'alimentation

CONCOURS du BYRRH
VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908

ÉLIXIR VÉGÉTAL
DE LA
G^DE^-CHARTREUSE
VÉRITABLE PANACÉE
INDISPENSABLE DANS LES FAMILLES

SOUVERAIN contre les :
INDIGESTIONS,
MAUX D'ESTOMAC,
COLIQUES, SYNCOPES,
FIÈVRES, CHOLÉRA.

DÉSALTÉRANT INCOMPARABLE
UNE CUILLERÉE A CAFÉ
DANS UN VERRE D'EAU
PROVOQUE L'APPÉTIT
& FACILITE LA DIGESTION.

EXIGER la BOITE en BOIS & L'ÉTIQUETTE REPRODUITE CI-CONTRE.

VOIR LE MODE D'EMPLOI SUR LA NOTICE QUI ACCOMPAGNE LE FLACON.

EN VENTE PARTOUT

Observez une bonne hygiène vous aurez la santé!

L'emploi quotidien du
RICQLÈS
préserve de la grippe et des épidémies.

C'est un antiseptique de la bouche et du tube digestif.

BENGALINE
Peinture Émail Perfectionnée
LA BENGALINE S'EMPLOIE SUR TOUT & PARTOUT

par Henriot.

— C'est un phare des plus puissants que j'ai fait venir de Marseille... devant lui le brouillard se dissipe tout de suite, croyant que c'est le soleil!

PARCS ET JARDINS
CRÉATION ET RESTAURATION
TRACÉS DE TOUS STYLES
E. REDONT
Architecte Paysagiste — Grand Prix
PARIS, 61, rue Louis-Blanc
le jeudi, de 10 heures à midi
ENTREPRISE GÉNÉRALE A FORFAIT POUR LA FRANCE ET L'ÉTRANGER

Parcs de Sports ⌀ Terrains de jeux
Jardins de ville, de campagne
⌀ ⌀ ⌀ ⌀ et d'utilité. ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

SAVON BELFLOR
L.T. PIVER
PARIS

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** **1**, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

Photographie d'Art *FEMINA*
Hôtel de *FEMINA* **BON** de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

6 Février 1909 — N° 542
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.

A CHAMONIX — UN SAUT DE DURBAN HANSEN (1)

La Grande Semaine d'hiver du Touring-Club s'est déroulée du 23 au 30 janvier, avec le plus complet succès. Près de trois cents touristes ont exploré, sous la direction du Comité de Tourisme hivernal de la grande association, les plus beaux sites de la région qui s'étend de Grenoble au Mont-Blanc. A Chamonix, ils ont assisté à des épreuves sportives : courses de luge, de bobsleigh, courses et sauts en skis. Ces derniers, exécutés de la façon la plus brillante par l'équipe militaire norvégienne et le fameux Durban Hansen, ont émerveillé ceux qui les voyaient pour la première fois. La neige était abondante et très propice aux sports.

(1) Voir pages 92 et 93.

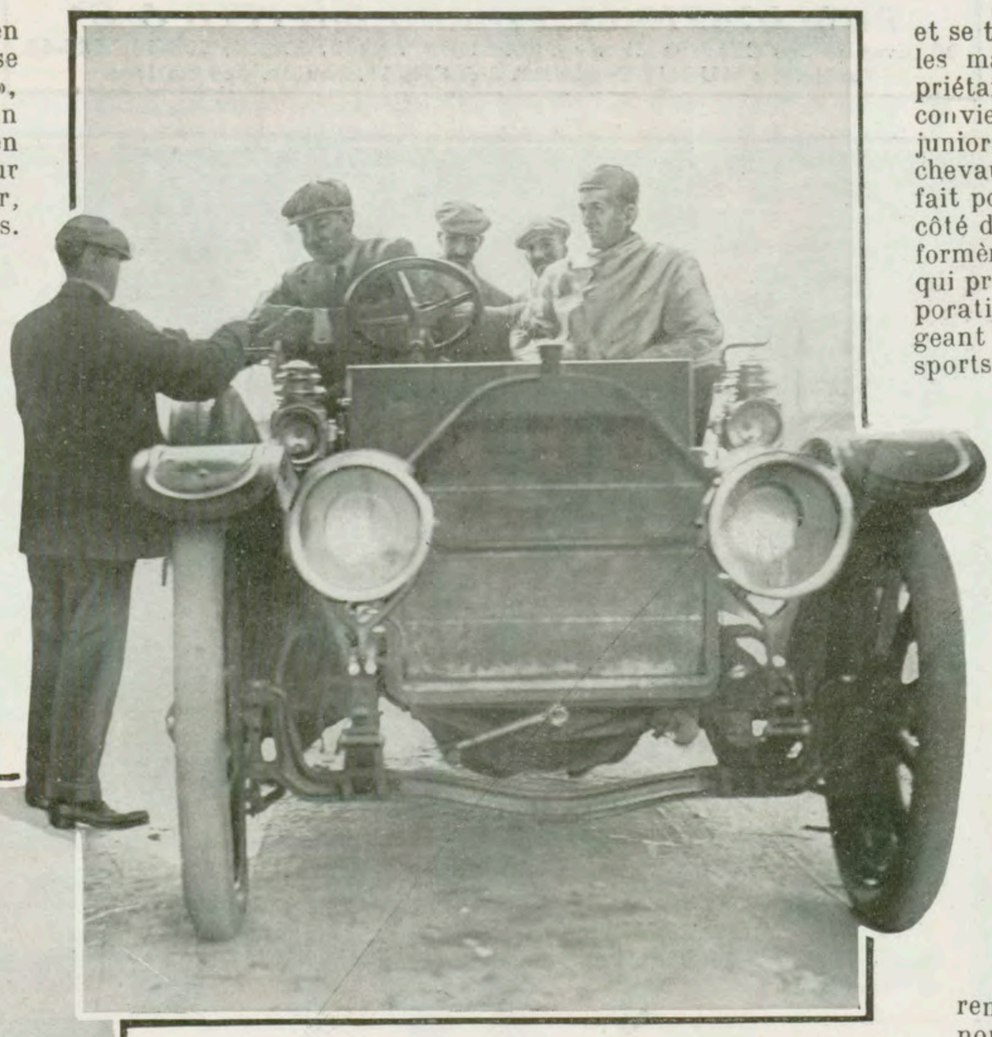
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on february 6th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

Une Route spéciale pour les Automobiles

Depuis l'an dernier déjà, existe près de New-York, sous le nom de « Motor Parkway », une route-autodrome, unique au monde

Lors de mon dernier voyage en Amérique, j'ai eu la surprise de plusieurs « découvertes », si toutefois le mot n'est pas un peu gros. Au surplus, chaque visite en comporte autant, pour tout voyageur tant soit peu doublé d'un observateur, qui se rend dans cet attrayant pays. Il est en effet à remarquer qu'au milieu du bluff et des informations exagérées, les Américains finissent par négliger de nous mettre au courant des choses qui nous intéresseraient le plus.

J'ai donc « découvert » la première route spéciale pour automobiles qu'on ait construite dans le monde entier. Comment s'expliquer que la presse européenne ait, jusqu'ici, complètement ignoré cette nouvelle manifestation de l'esprit pratique des Américains? Je ne sais, mais une chose est certaine : la route spéciale, ou plus exactement la piste d'automobiles, existe, ainsi



L'entrée du Parkway.

Le préposé reçoit d'un chauffeur le montant de la taxe qui va permettre à ce dernier de se livrer aux joies de la vitesse.

que vous pouvez vous en rendre compte par la photographie ci-contre, elle existe même tout à côté de New-York. L'idée première qui a présidé à la construction de cette voie éminemment moderne fut double. Il s'agissait de satisfaire le désir des sportsmen américains de posséder un terrain qui ne fût pas un simple « tourniquet », et sur lequel leur amour de la vitesse pût s'exercer tout à l'aise. En outre, on pensait à mettre en valeur une immense étendue de terrain à peine défrichée, et se trouvant presque entièrement entre les mains de quelques richissimes propriétaires, au premier rang desquels il convient de citer M. W. K. Vanderbilt junior, fils du fameux propriétaire de chevaux de course, et qui a déjà tant fait pour le sport automobile, de l'autre côté de la grande mare. Ces propriétaires formèrent donc une société par actions qui prit le titre de « Parkway Motor Corporation », société dont le principal dirigeant est M. A. R. Pardington, un des sportsmen les plus connus dans le monde automobile américain. Il fut d'ailleurs l'âme de l'affaire, et rien ne peut donner une idée de la somme de travail fournie par lui dans la réalisation d'une œuvre que la plupart jugeaient impossible dès ses débuts.

Aujourd'hui, bien que non complété, ainsi qu'on le verra plus loin, le Parkway s'étend sur une longueur de plus de dix milles (exactement 17 kilomètres), et dès le mois prochain, les travaux doivent être repris avec une vigueur nouvelle, afin de les achever. Pour ceux que le chiffre de 17 kilomètres n'étonnerait pas, je dois rappeler qu'il s'agit non d'un cercle, mais d'une ligne ininterrompue, traversant, par conséquent une longue étendue de terrain. Dans ces conditions, on se rend compte des difficultés sans nombre qu'il a fallu surmonter. Dans bien des cas, la route projetée a trouvé sur son chemin des lopins de terre appartenant à de petits propriétaires peu désireux d'entrer dans une spéculation aussi hasardeuse que cette formidable entreprise. Il a donc fallu, soit acheter ces parties de terrain, soit indemniser leurs possesseurs pour les traverser, soit encore les éviter à l'aide de quelque savant détour. D'autre part, bien que traversant une région peu fré-

La confection de la piste.

Celle-ci est établie en ciment armé, tout comme une piste de vélodrome.

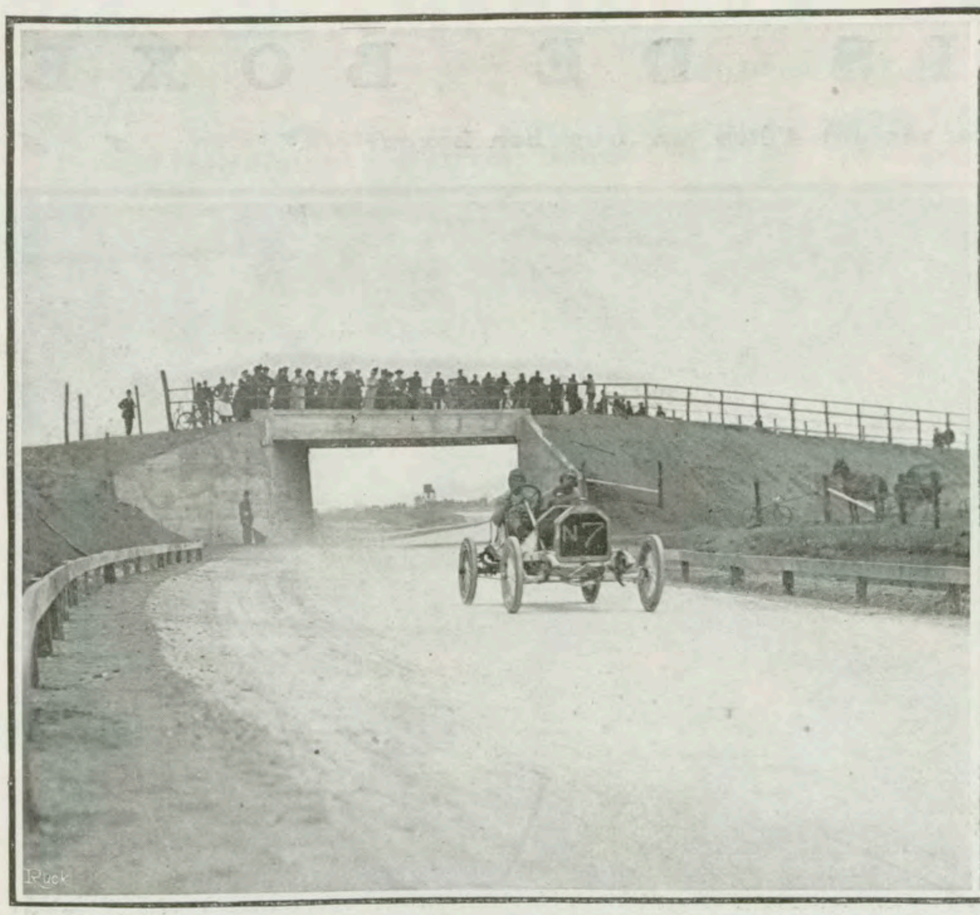
La grande ligne droite.

Cette ligne droite mesure 4 milles, plus de six kilomètres, de long.

Construction d'un pont.

Il n'existe au Parkway, ni croisement de routes, ni passages à niveau. Des passages supérieurs ou inférieurs ont été ménagés partout.

PETIT-BRETON



Un passage inférieur.

Ici un pont a été établi pour laisser passer la route publique par dessus.

La côte la plus dure du Parkway.

Elle me ure 200 mètres à 5 0/0 et franchit la voie ferrée sur un pont.

quentée, le Parkway a dû être, dans maints endroits, approprié pour le passage d'autres routes, celles-là publiques, et de plusieurs voies de chemins de fer. Dans plusieurs points, des ponts, actuellement au nombre d'une dizaine, ont dû être construits pour permettre de donner tout le développement voulu à la route spéciale. En résumé, des travaux formidables ont été exécutés. Et après avoir parcouru le Parkway dans toute son étendue, je n'ai nullement été étonné d'apprendre que les dépenses faites jusqu'ici (terrain à part), s'élevaient déjà à 350.000 dollars, soit 1.750.000 fr.!

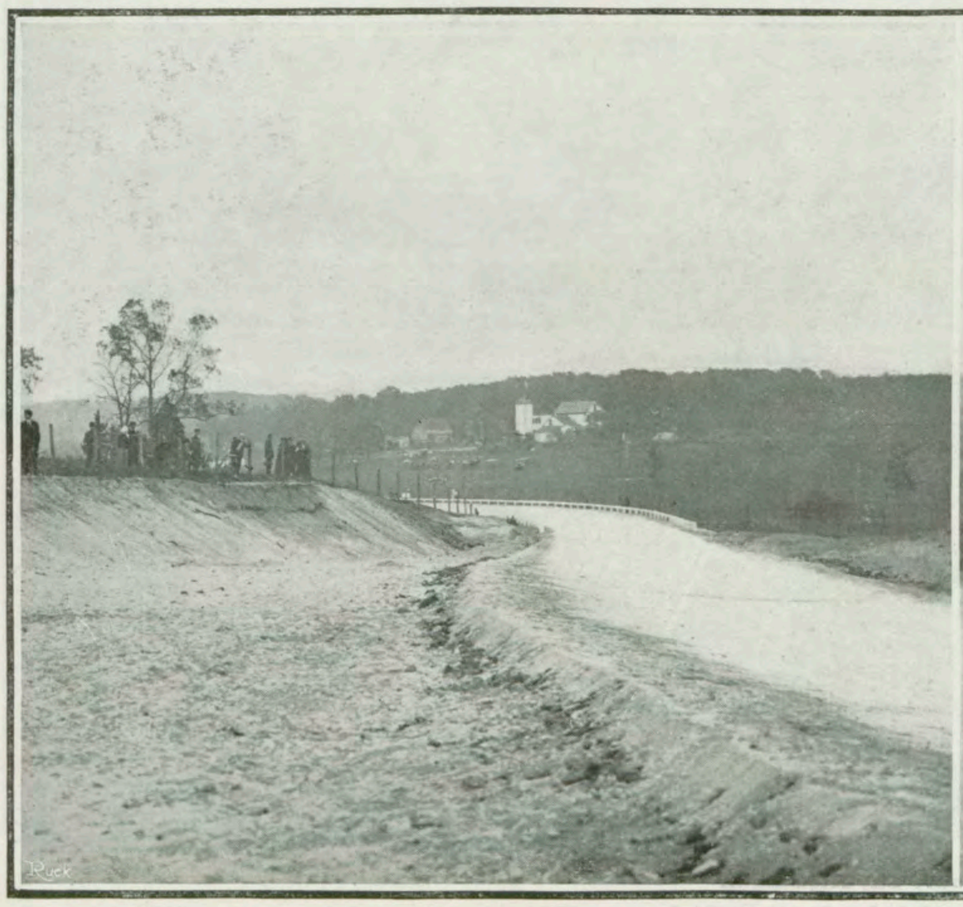
Le Parkway est situé dans la longue langue de terre qui s'étend juste en face de New-York, et qu'on dénomme avec beaucoup d'à-propos « Long-Island », autrement dit l'Ile Longue. Lorsque les plans qui ont présidé à sa construction auront été complètement exécutés, sa longueur totale atteindra 61 milles, c'est-à-dire tout près de 100 kilomètres, et chacune des extrémités sera pourvue d'une boucle, permettant de faire l'aller et le retour, sans quitter cette piste, unique au monde. Actuellement, je le répète, seule une section de 17 kilomètres est terminée et ouverte au public. A chacune des deux extrémités provisoires, s'élève une entrée où un gardien perçoit le prix fixé pour l'admission, qui est de 2 dollars (10 francs) par voiture. Une fois sur le Parkway, l'automobiliste peut s'en donner à cœur-joie, et se livrer sans crainte à toutes les orgies de vitesse, puisqu'il s'agit, en somme, d'une route privée sur laquelle aucune circulation, autre que celle des automobiles, n'est permise.

Le sol du Parkway est exactement semblable à celui d'un vélodrome en ciment, et par conséquent, extrêmement roulant. Sa largeur moyenne est de vingt-quatre pieds, soit sept mètres, et les courbes en sont scientifiquement relevées, de manière à permettre une vitesse supérieure à 200 kilomètres à l'heure.

Le profil en est entièrement plat, sauf certains endroits où la construction de pentes artificielles a été nécessaire afin de franchir, soit une route ordinaire, soit la voie ferrée. Toutefois, ces pentes sont très courtes, et leur pourcentage ne dépasse pas 5. Rien n'a été oublié, et c'est ainsi que, de place en place, on peut remarquer sur le Parkway, des sortes de rotondes destinées à servir aux chauffeurs pour la réparation en cas de panne quelconque, sans laisser la voiture sur la route elle-même. Enfin, à peu près au milieu de la partie actuellement construite, et au bout d'une magnifique ligne droite, on a élevé de superbes tribunes qui ont déjà été utilisées pour la dernière Coupe Vanderbilt, et serviront pour chacune des grandes courses de vitesse qu'on se réserve d'organiser sur le Parkway lorsqu'il sera terminé.

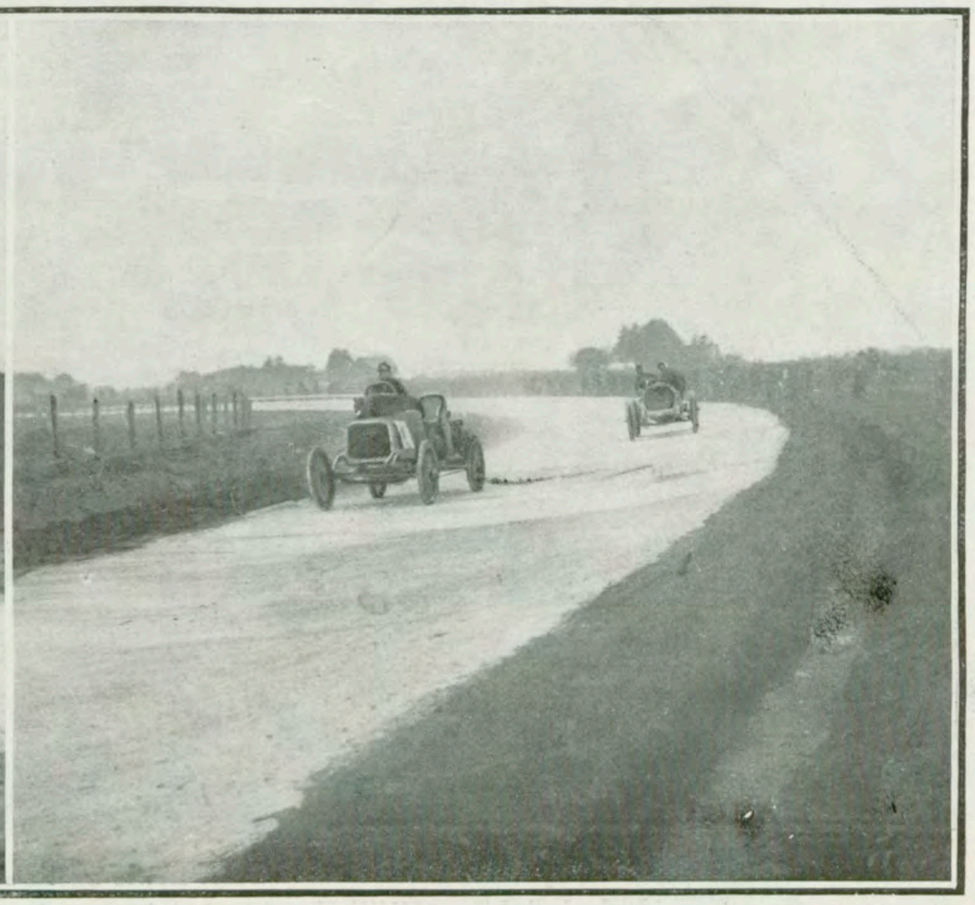
Telle est cette route-piste, unique en son genre dans le monde entier. Il semble peu probable, vu les frais considérables entraînés par sa construction, qu'elle soit jamais, en tant qu'autodrome, d'un bon rapport financier.

VICTOR BREYER.



Entrée d'un virage.

Les virages ont été relevés absolument comme ceux d'un vélodrome.



Sortie d'un virage.

Ils ont été calculés pour une vitesse de 200 kilomètres à l'heure.

LES SAMEDIS DE BOXE

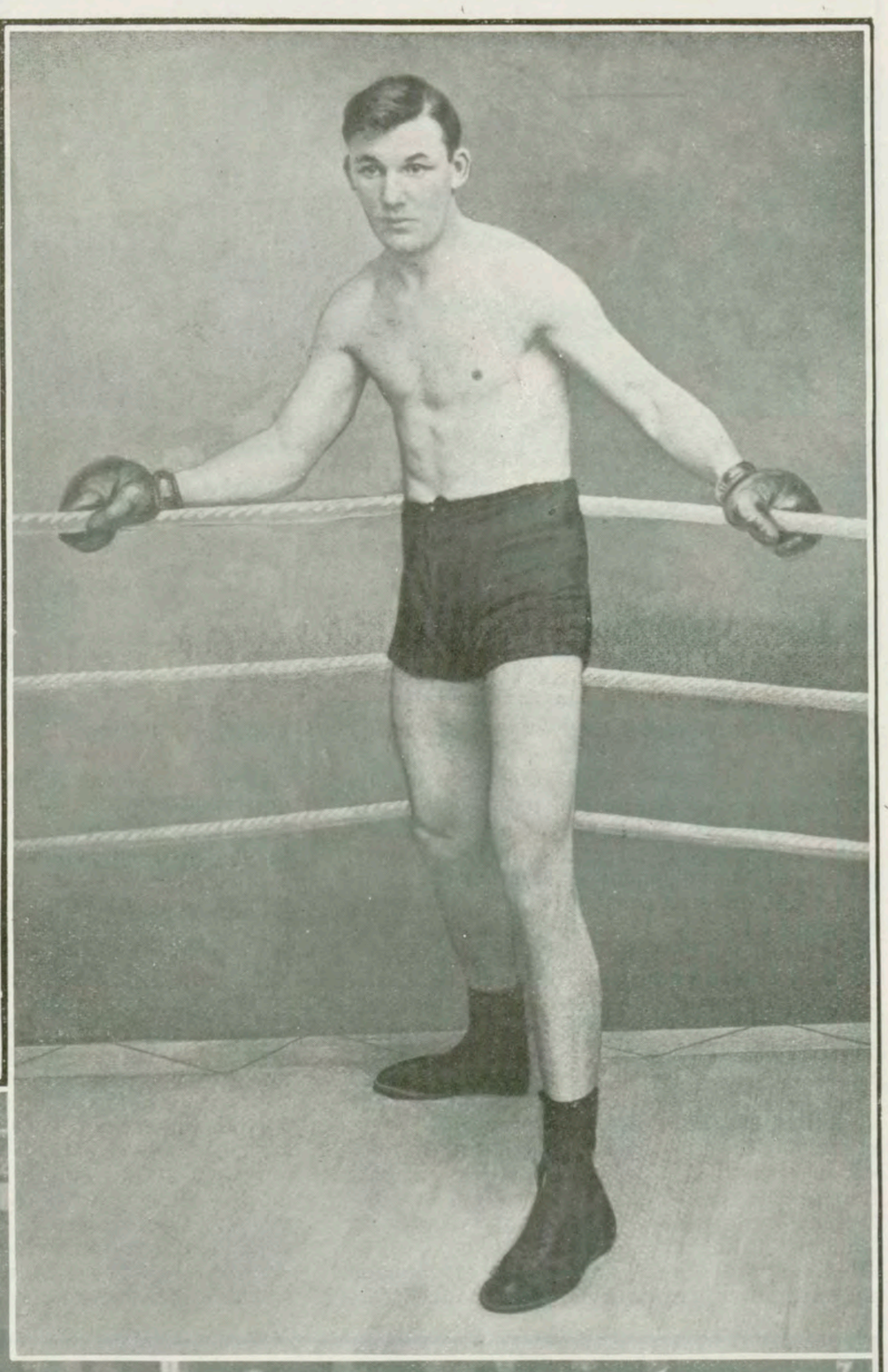
Le match Willie Lewis-Hickmann, ou de l'inconvénient d'être un trop bon boxeur

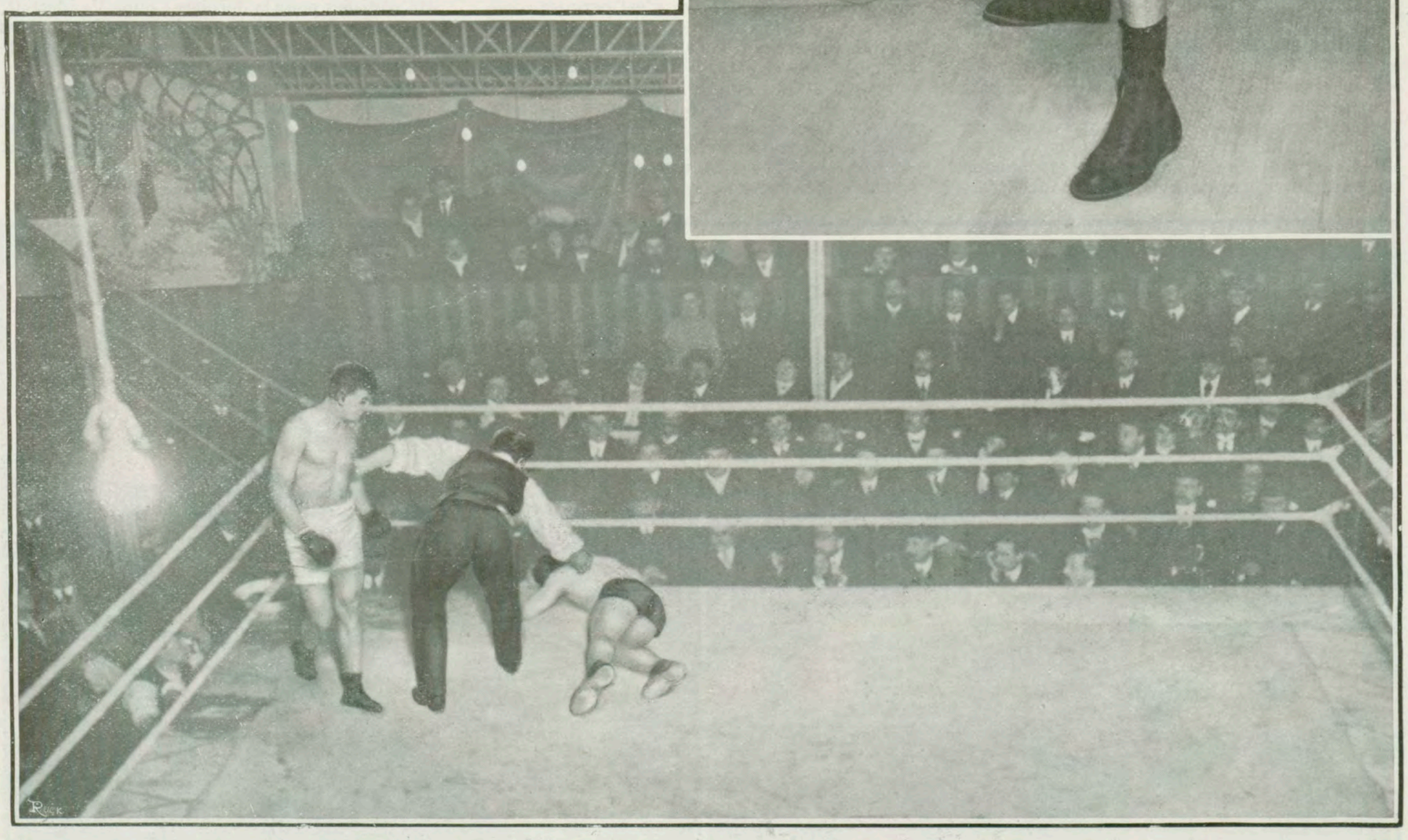
Samedi dernier, au Wonderland, Willie Lewis rencontrait un homme d'une certaine valeur, nommé Hickmann. Cet Anglais possède à son actif un record brillant, il a notamment battu Sid Doyle, Jephta Andrew, Costello, Dick Bailey, et ces victoires permettaient de penser qu'il résisterait mieux à Willie Lewis. Malheureusement, c'est au bout de 2 m. 40 s. exactement qu'il était étendu à terre. Willie Lewis, ayant encaissé un coup assez dur à la figure, tint à en tirer aussitôt vengeance. Il accula son adversaire dans un coin du ring et là, d'un merveilleux cross à la mâchoire, très court et très sec, le mit knock-out, selon toutes les règles de l'art.

Si nous n'avons pas de plus longs combats avec Willie Lewis et Joe Jeannette, à qui en incombe la faute? Est-ce à eux? est-ce aux dirigeants? Non, cent fois non : mais plutôt aux boxeurs anglais, qui ne possèdent pas une valeur comparable à celle des champions américains. En quoi peut-on en vouloir à ces incomparables fighters d'être aussi scientifiques ? Un seul homme en Angleterre peut mettre Willie Lewis en péril. Il se nomme Tom Thomas et est champion des poids moyens. Mais leur match sera-t-il conclu ? Tom Thomas sait qu'il jouera là une forte partie et est loin d'être certain de faire avec Lewis ce que Freddy Welsch, Jim Driscoll et Owen Moran, ses compatriotes, ont fait avec les Américains qu'ils ont rencontrés. D'autre part, il possède une situation très lucrative. C'est un gros fermier qui gagne 25.000 francs par an et qui ne se soucie pas de combattre pour quelques centaines de francs. A part lui, je ne vois pas quel poids moyen on pourrait opposer à Lewis.

Aussi, très courageusement, s'attaque-t-il maintenant aux poids lourds, Il va sans doute rencontrer Marc Gaucher, notre champion. Nous devons en savoir gré aux deux antagonistes. Si Lewis était battu, il enregistrerait une défaite, comme dirait M. de la Palisse, mais il ne serait pas vaincu de façon sportive, car on ne saurait faire un grief à un homme de 67 kilos d'être mis en échec par un athlète de 78 kilos. Quant à Gaucher, il sait qu'il va avoir affaire à forte partie, et nous devons le féliciter d'avoir eu le courage de relever le défi de Lewis. Ce sera une magnifique rencontre, et ce sera la première fois qu'un combattant français affrontera un véritable champion américain. Il sera intéressant de connaître le résultat. Qui triomphera? Je suis convaincu que ce sera Lewis. Mais aux points ou par knock-out? Je l'ignore. Si c'était par knock-out, ce serait la première fois que Gaucher subirait ce sort, mais il n'y a pas de déshonneur à être knock-outé par un homme comme Willie Lewis.

J. Mortane.





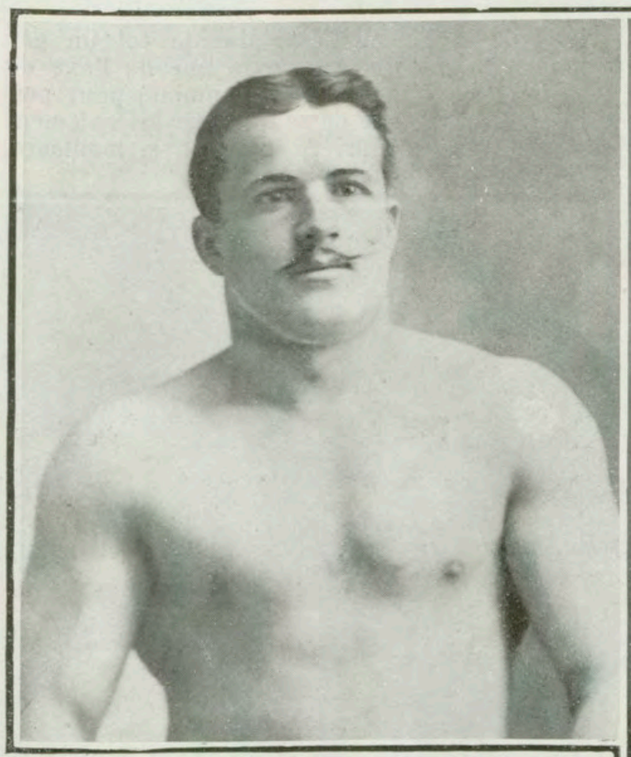
Willie Lewis knock-oute Ch. Hickmann.

Malgré un écart de poids de huit kilos, Willie Lewis a aisément triomphé de Charlie Hickmann, samedi soir, au Wonderland, le mettant knock-out en un round, au bout de 2 m. 40 s. de combat, par un cross du droit à la mâchoire. — En haut, Willie Lewis attendant le signal.

LE CHAMPIONNAT DE LUTTE AMATEURS

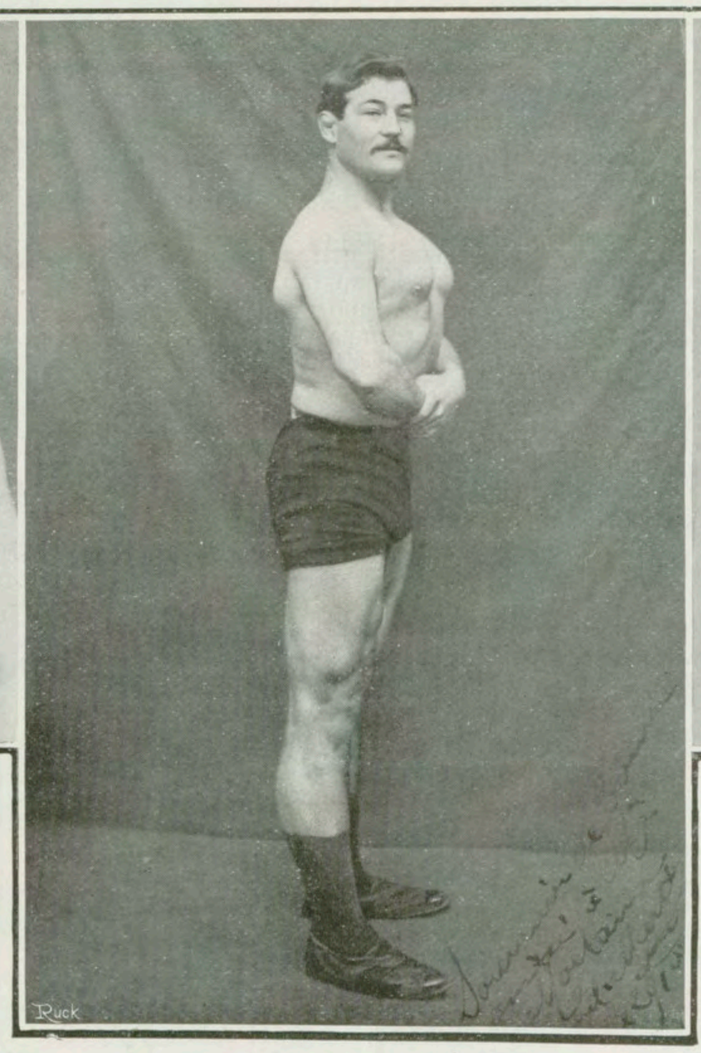
Organisé par la *Vie au Grand Air*.

Cette épreuve, qui a fait connaître au public la valeur et la qualité des lutteurs amateurs, a donné comme champions : Nytram, Schmid et Helle



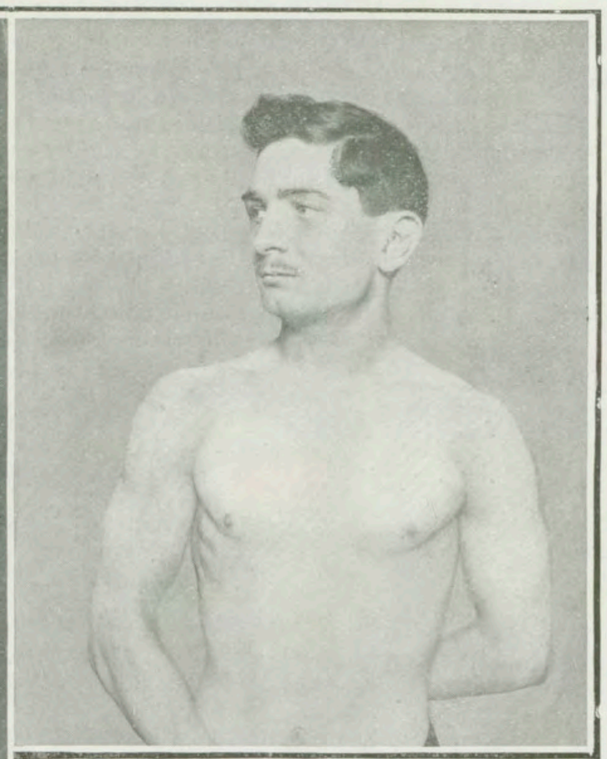
Schmid.

Champion de France des poids moyens (74 kilos).



Ed. Nytram.

Champion de France des poids lourds (82 kilos).



Helle.

Champion de France des poids légers (60 kilos).

La *Vie au Grand Air* est fière d'avoir pris l'initiative d'organiser le Championnat de France de lutte amateurs. Elle a montré par là que le seul intérêt du sport la faisait agir : elle est heureuse d'avoir donné la preuve que les amateurs en lutte sont supérieurs aux professionnels et que leur science, leur vigueur, leur adresse et leur énergie sont extraordinaires :

Voici le classement du Championnat :

Poids lourds.

1. Ed. Nytram (82 kilos), de Paris.
2. Lemaire (85 kilos), de Reims.
3. Siobud (77 kilos), de Paris.
4. Ducamp (84 kilos), de Paris.
5. A. Joano (92 kilos), de Paris.
6. René le Charcutier (82 kilos), de Paris.

Poids moyens.

1. Schmid (74 kilos), de Berne,
2. G. Halary (72 kilos), de Reims.
3. Marsoin (65 kilos), de Paris.
4. Hector (73 kilos), de Paris.
5. Ferdinand le Boucher (74 kil. 500), de Paris.

Vermeiren, second du Championnat de Paris, a été disqualifié.

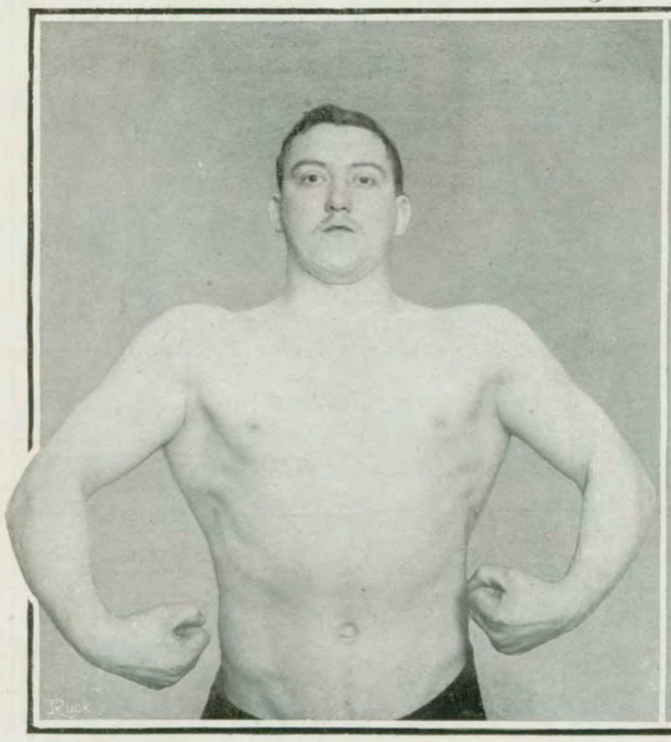
Poids légers.

1. Helle (60 kilos), de Paris.
2. Neveu (59 kilos), d'Arcachon.
3. Davis (55 kilos), de Londres.
4. Durand (59 kilos), de Paris.
5. Muller (53 kil. 500), de Paris.

Tel est le palmarès de cette formidable compétition, qui avait réuni plus de 140 engagements. On peut dire que les 16 hommes qui ont inscrit leur nom en tête du classement sont bien les meilleurs lutteurs amateurs que l'on puisse imaginer.

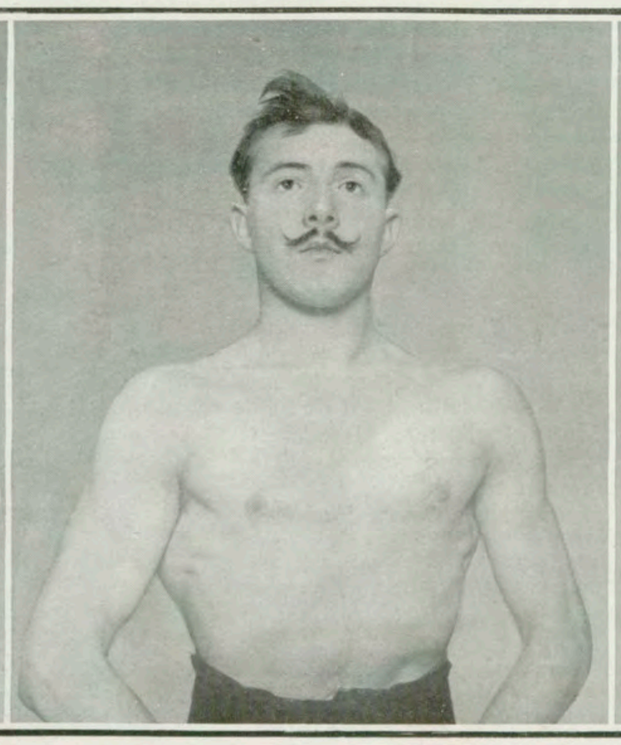
Il me reste enfin un agréable devoir à remplir : remercier tous ceux qui, par leur collaboration, ont contribué à nous rendre la besogne facile, chose qui, malheureusement, n'était pas toujours aisée. Merci d'abord à l'administration du Wonderland, grâce à qui nous avons pu faire disputer les finales dans un cadre digne d'elles ; merci à Jules Rosset, arbitre impecable, à M. Kubler, speaker plein de tact, et merci surtout à tous les concurrents. J'espère qu'ils n'ont jamais eu à se plaindre de nous, et je suis heureux de leur dire ici toute notre reconnaissance : c'est grâce à leur dévouement et à leur bonne volonté que nous avons pu mener à bien cette considérable épreuve.

JACQUES MORTANE.



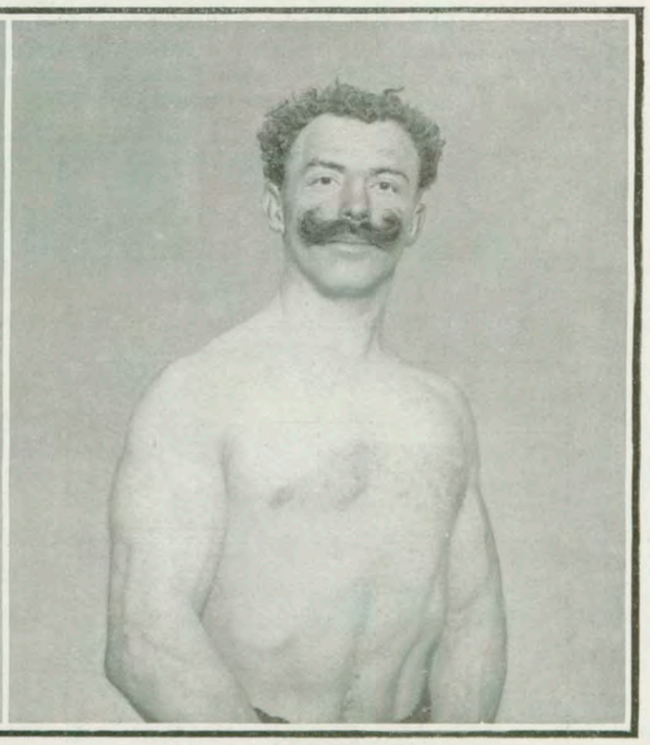
Louis Lemaire.

Louis Lemaire, de Reims, second du Championnat des poids lourds (85 kilos).



G. Halary.

G. Halary, de Reims, second du Championnat des poids moyens (72 kilos).



Neveu.

Neveu, d'Arcachon, second du Championnat des poids légers (59 kilos).

L'INITIATION AUTOMOBILE [1]

Par H. PETIT

VII. — LA BIELLE

La bielle, agent de liaison entre le piston et le volant — Son rôle — Sa forme

Le piston, qui reçoit le choc moteur de l'explosion des gaz, le transmet au volant, par l'intermédiaire de la bielle.

Fidèle à notre habitude, nous allons examiner le rôle que doit remplir la bielle, ce qui nous conduira logiquement à déterminer sa forme.

Le maximum de l'effort supporté par la bielle a lieu au moment où, l'explosion se produisant, le piston est à son point mort supérieur. La bielle est donc fortement comprimée, et sa forme devra être calculée pour lui permettre de résister sans déformation à cette compression.

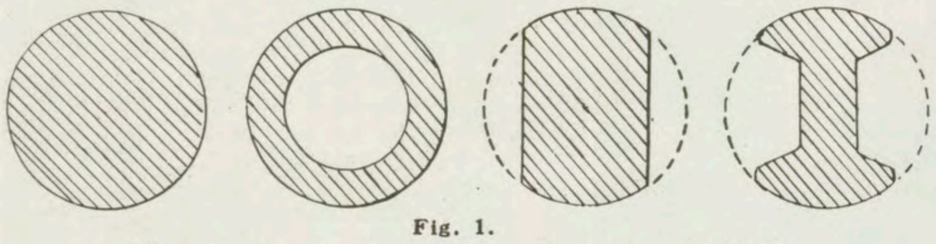
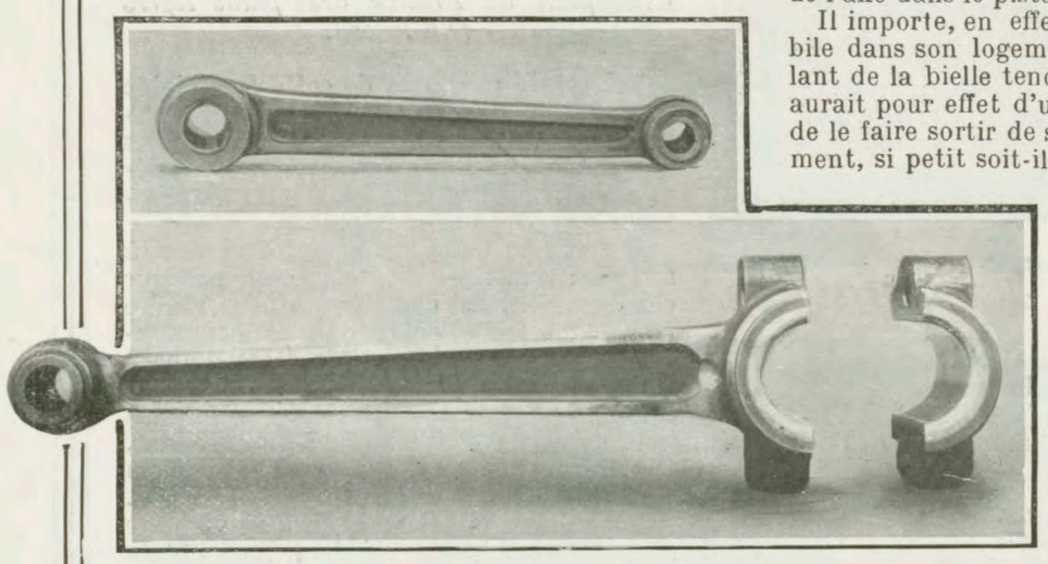


Fig. 1.

Différentes formes de la section d'un corps de bielle.

Elle sera donc faite d'une tige d'acier dont la section type serait circulaire, ou mieux annulaire. Très souvent, des nervures y sont creusées, conduisant à une forme à peu près rectangulaire, ou bien le plus généralement, d'un double T majuscule.



Deux modèles de bielle.

En haut, une bielle de petit moteur (motocyclette), au-dessous, une bielle de gros moteur, à tête en deux parties.

Voyons maintenant, ce que vont être les extrémités de cette tige.

L'une d'elles reliée au piston, aura un mouvement rectiligne alternatif. Elle devra permettre à la bielle d'osciller dans son plan. On l'appelle pied de bielle ou petite tête de bielle. Elle comportera un trou muni de coussinets, qui enserreront un axe en acier trempé, fixé au piston, et dont nous avons dit un mot dans notre dernier article. Nous allons y revenir tout à l'heure.

L'autre extrémité, articulée sur l'arbre vilebrequin ou sur le maneton du volant, suivra son mouvement circulaire : c'est la grosse tête de bielle, ou simplement la tête de bielle ; une bielle de moteur vertical a le pied en haut et la tête en bas. Comme le pied, la tête comportera un trou muni de coussinets.

Donc, forme générale de la bielle : une tige d'acier percée à ses deux extrémités de deux trous à axes parallèles.

L'axe du piston

L'axe du piston est une tige d'acier cémenté et trempé, ajusté exactement dans les trous du piston. L'ingéniosité des constructeurs s'est donné libre carrière dans le choix du mode de fixation de l'axe dans le piston.

Il importe, en effet, que cet axe soit immobile dans son logement. Le mouvement oscillant de la bielle tend à le faire tourner, ce qui aurait pour effet d'user ses portées, et surtout de le faire sortir de son logement : ce déplacement, si petit soit-il, entraînerait la mise hors service du cylindre, l'extrémité de l'axe, plus dur que lui, venant le rayer à l'intérieur.

Une des solutions les plus généralement adoptées, est la suivante, qui est représentée sur la figure :

Une vis *V*, vissée dans le bossage du piston, traverse, par son extrémité conique et non filetée *A* l'axe à immobiliser, et le coince fortement à sa place.

Cette vis doit être l'objet de toute la sollicitude du mécanicien. Elle doit entrer à frottement dur dans son logement, et être bien bloquée. On peut l'immobiliser au moyen d'une goupille *G*, qui, passant dans la tête de la vis, vient buter contre la paroi interne du piston et empêche tout mouvement dans le sens du desserrage. Mais, il est de nécessité absolue que cette goupille n'ait aucun jeu dans son trou ; sinon, elle sera rapidement cisaillée dans les mouvements très rapides du piston, et ses débris, tombant dans le carter, pourraient causer des désordres graves. Mieux vaut pas de goupille, qu'une goupille trop petite. Certains auteurs la proscrivent même complètement.

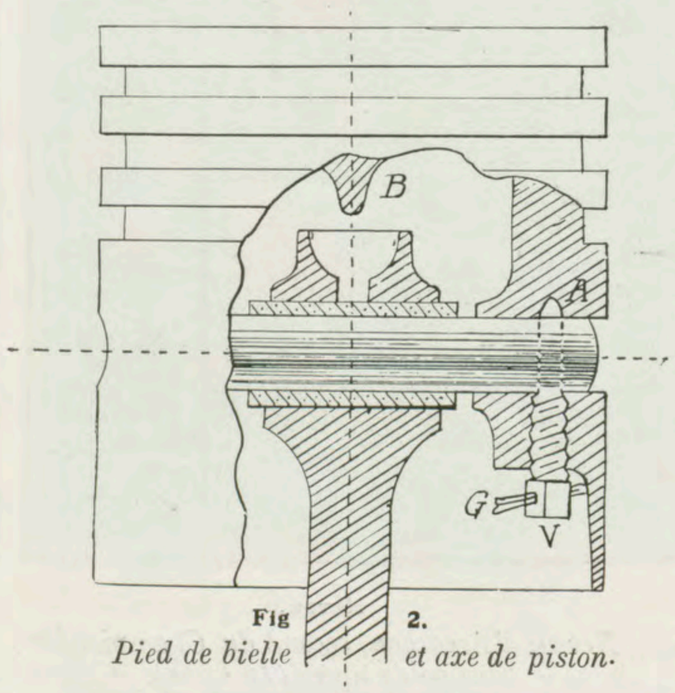


Fig 2.

Pied de bielle et axe de piston.

Le guidage du pied de bielle

Dans les machines à vapeur, le pied de bielle est guidé par une double glissière. Ici, c'est le piston qui assure cette fonction.

Le piston devra donc être assez long, pour ne pas coincer dans le cylindre. Sa longueur est, en général, égale à son diamètre. Le guidage est ainsi assuré d'une façon suffisante.

Le pied de bielle

Le pied de bielle comporte généralement une douille en bronze (ou même en acier dans les petits moteurs) entrée à force dans l'œil de la bielle. Cette douille est un peu moins longue que la partie nue de l'axe du piston (deux millimètres au moins) pour permettre à la bielle de se déplacer latéralement et de trouver ainsi sa position la meilleure.

Bielle et piston.

Cette photographie montre les proportions de la bielle et du piston dans un très fort moteur.

Un trou de graissage, évasé en cuvette à la partie supérieure, reçoit les gouttes d'huile qui tombent de la nervure centrale du piston (B sur la figure). Des pattes d'araignée, creusées dans la bague, répartissent cette huile sur toute la surface à graisser.

Le graissage du pied de bielle n'a d'ailleurs pas besoin d'être très abondant, le mouvement relatif des surfaces frottantes étant très faible.

La tête de bielle

La tête de bielle comporte, nous l'avons dit, une articulation sur un maneton.

Elle est parfois constituée (moteurs monocylindriques) de la même façon que le pied de bielle.

Le plus souvent, dans les polycylindres, les coussinets, au nombre de deux, sont maintenus par une sorte de chapeau boulonné sur l'épanouissement qui forme l'extrémité de la bielle.

Ce chapeau est d'ailleurs assemblé par em-

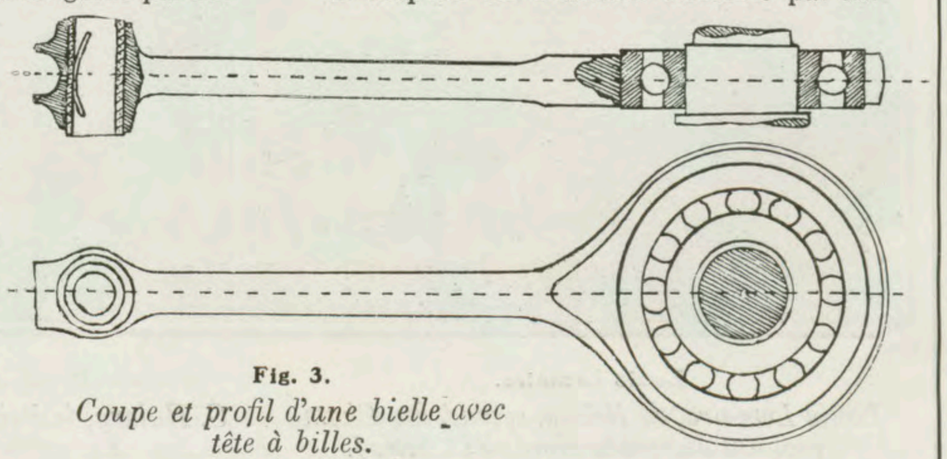


Fig. 3.

Coupe et profil d'une bielle avec tête à billes.

(1) Voir les nos 528, 535 et suivants.

boîtement avec le corps de la bielle, pour éviter tout déplacement transversal.

Les boulons qui fixent la tête de bielle doivent être rigoureusement bloqués, les écrous maintenus par une rondelle Grower et une goupille; on ne saurait trop prendre de précautions pour un assemblage aussi important.

Supposons, en effet, que les boulons lâchent tout d'un coup : la bielle, devenue libre, quitte son maneton et crève immanquablement le carter.

Le jeu de la bielle La bielle, avons-nous dit, doit avoir un certain jeu latéral. Mais elle n'en doit avoir aucun dans

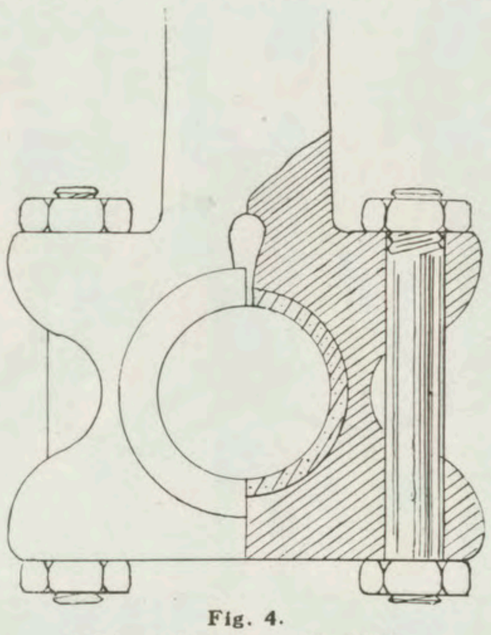


Fig. 4.

Schéma d'une tête de bielle.

son sens longitudinal. Pour nous en assurer, prenons la bielle de la main droite, et, immobilisant le volant de la main gauche, essayons de faire venir à nous la bielle, puis de la repousser, tout mouvement dans ce sens devra être impossible.

De même, en ce qui concerne l'articulation du pied de bielle. On s'aperçoit facilement, d'ailleurs, du jeu de la tête de bielle sur son maneton, ou du pied de bielle sur son axe, sans démonter le moteur.

Pendant qu'il marche, en effet, écoutons-le. S'il cogne, suivant l'expression consacrée, dès qu'on met un peu d'avance, le jeu existe. On entend alors des coups assez semblables à des coups de marteau sur un métal mou. Une oreille exercée saura reconnaître si le bruit vient du haut du moteur (pied de bielle) ou du bas (tête). Ce point est à examiner spécialement, lors de l'achat d'une voiture d'occasion.

On peut rattraper le jeu d'une tête de bielle démontable : pour cela, séparer les coussinets et user très progressivement leur surface de contact sur un papier d'émeri fin étendu bien à plat. Le difficile consiste à s'arrêter à temps.

Le jeu dans la tête de bielle ne doit jamais être toléré : d'abord, le jeu amène le jeu, comme disent les ajusteurs, c'est-à-dire qu'une tête de bielle qui cogne légèrement se matera très vite et le jeu augmentera rapidement.

D'autre part, l'huile, violemment expulsée par les chocs, ne graisse plus, et le grippement est à craindre, perspective peu engageante.

Nous ne parlerons pas ici de cette panne pénible : une tête de bielle grippée. Elle est très rare, aujourd'hui, avec les procédés mécaniques de graissage. Nous en dirons un mot, quand nous parlerons des pannes du moteur.

Grattage d'une tête de bielle grippée.

Le grippage d'une tête de bielle est, maintenant, un accident rare. Il exige un démontage complet.

Les têtes de bielles à billes Depuis deux ans environ, on construit des têtes de bielles munies de roulements à billes. Au début, les constructeurs n'avaient guère confiance en ce dispositif. Aujourd'hui que la fabrication des roulements à billes s'est perfectionnée et se fait d'après des principes mathématiques, leur emploi est assez sûr. On gagne un peu de travail, et le graissage est simplifié.

Le poids des bielles et des pistons Notons que les bielles, comme les pistons, doivent être aussi légères que possible, pour que leur mouvement ne produise que de faibles trépidations. Les bielles des moteurs de course à grande vitesse sont filiformes, au moins du côté du pied, et les pistons sont parfois une véritable dentelle métallique.

On arrive à ce résultat, en utilisant pour les bielles des aciers spéciaux au nickel. Les pistons sont quelquefois faits en acier.

Le mouvement de la bielle Nous avons dit que le pied de bielle était animé d'un mouvement rectiligne alternatif, puisqu'il est invariablement lié au piston.

La tête de bielle, elle, invariablement liée au volant ou au vilebrequin, décrit une circonférence de cercle.

Les points intermédiaires de la bielle vont donc participer de ces deux mouvements.

Si nous cherchons par exemple la courbe décrite par le milieu de la bielle, nous verrons que c'est une sorte d'ovale qu'il est facile de construire par points. Ce n'est d'ailleurs pas une ellipse, comme un examen superficiel pourrait le faire croire, mais bien une courbe de degré supérieur.

Les points de la bielle situés entre le milieu et le pied de bielle, décriront des ovales de plus en plus étroits à mesure qu'ils se rapprocheront du pied; ces ovales se réduiront à une ligne droite pour le pied lui-même. Au contraire, l'ovale s'arrondira jusqu'à devenir un cercle, quand on prendra un point se rapprochant de la tête de bielle.

On voit donc que l'amplitude du mouvement latéral de la bielle croît à mesure qu'on se rapproche de la tête. Or, ce mouvement fait naître, comme nous le verrons plus tard, des forces d'inertie tendant à faire fléchir la bielle. Pour lui permettre de résister, on lui donne une section plus considérable du côté de la tête que du côté du pied.

Moteurs désaxés Nous avons supposé jusqu'alors que l'axe du cylindre rencontrait l'axe de rotation du vilebrequin. Il n'en est pas toujours ainsi. Les moteurs dans lesquels cette condition n'est pas remplie sont dits désaxés.

Le désaxement a toujours lieu dans le sens du mouvement. Il a pour but de diminuer l'obliquité de la bielle, et par conséquent sa réaction latérale sur le cylindre, au temps du travail.

Les moteurs désaxés présentent cette particularité que la course du piston n'est pas exactement égale à deux fois le rayon de la manivelle. Si OA est la distance entre les axes du cylindre et du volant et OB la longueur de la manivelle le désaxement a pour valeur

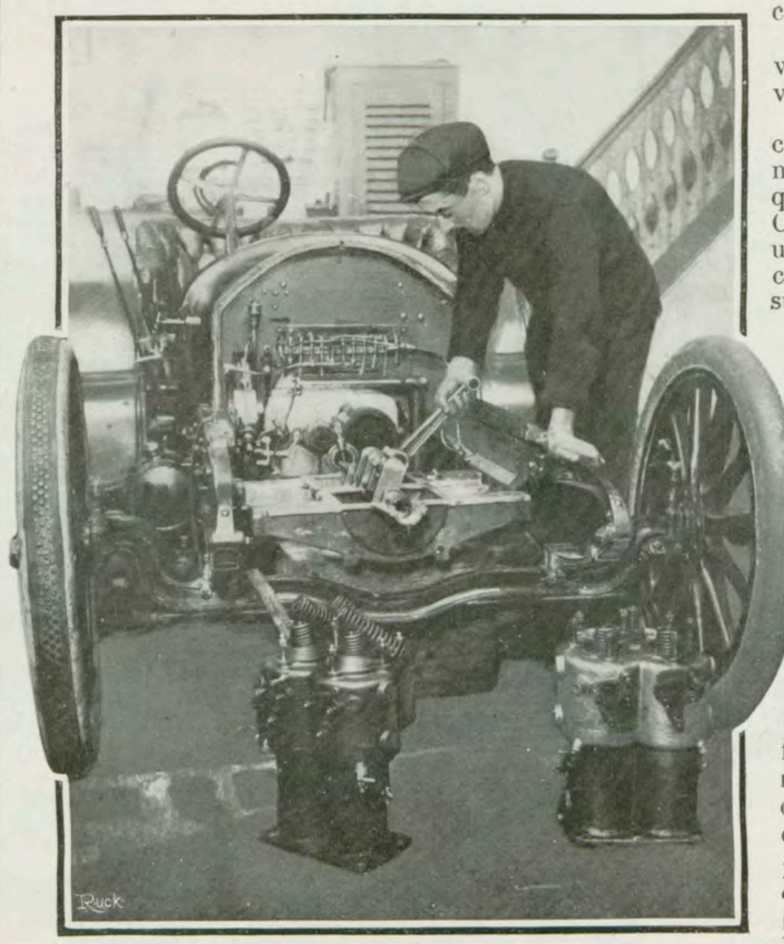
$$\frac{OA}{OB}$$

Nous ne nous étendrons pas sur le moteur désaxé. Contentons-nous de dire qu'il constitue un perfectionnement incontestable sur le moteur symétrique.

Nous étudierons dans notre prochain article, les organes qui reçoivent l'impulsion motrice et la transmettent à la voiture: les vilebrequins et les volants.

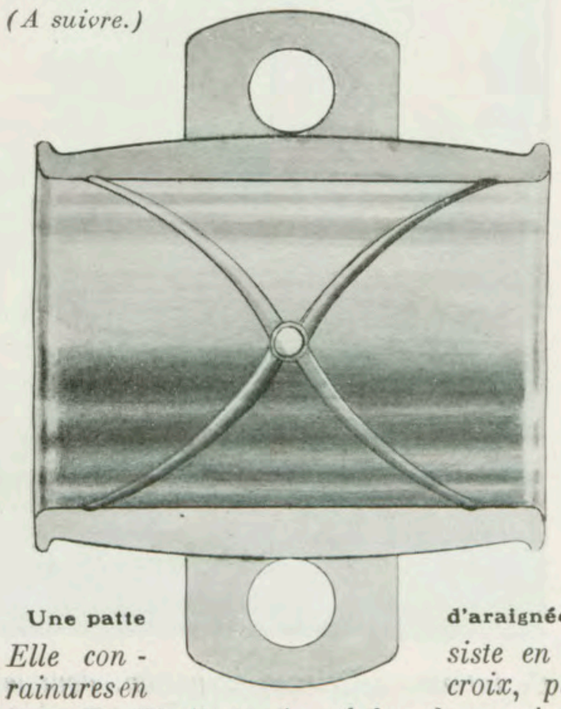
H. Petit.

(A suivre.)



Vérification du jeu.

La bielle doit avoir un certain jeu latéral, mais aucun dans le sens longitudinal.

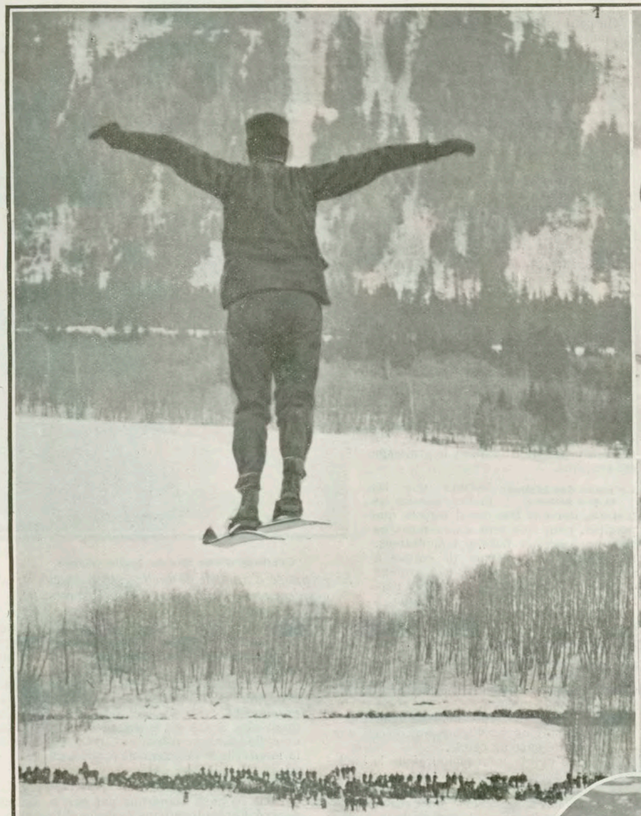


Une patte d'araignée.

Elle consiste en 2 rainures en croix, par lesquelles l'huile se répand dans le coussinet.

La Vie au Grand Air

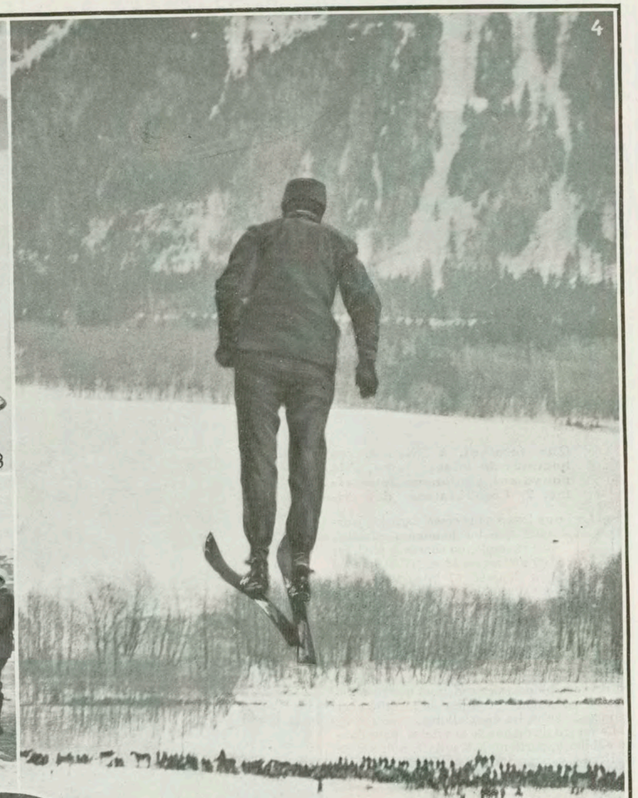
LA GRANDE SEMAINE D'HIVER DU TOURING-CLUB



1

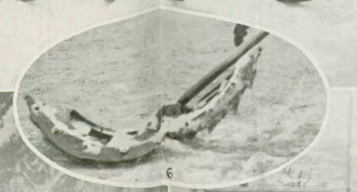
2

3



4

5



6

7

8

9

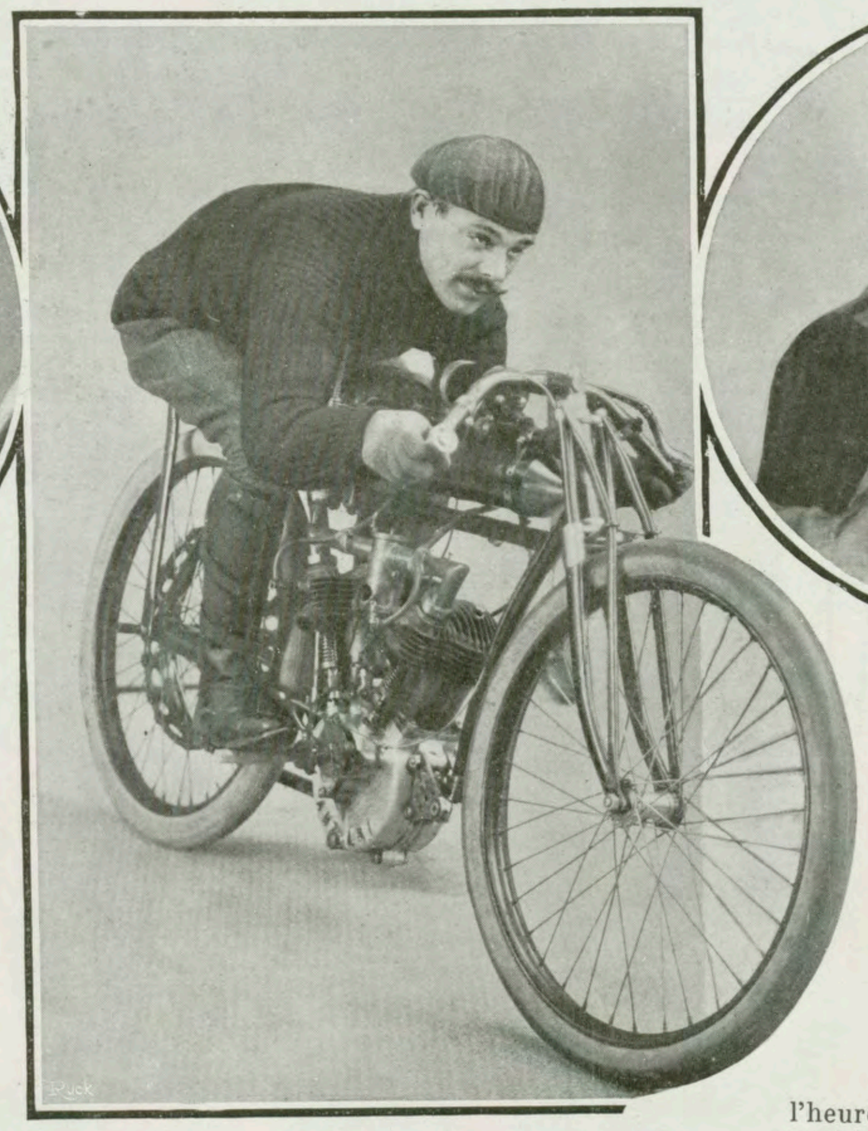
10

Ce fut une délicieuse excursion, dont le souvenir restera cher à la mémoire des trois cents excursionnistes que le Comité de Tourisme hivernal du T. C. F., son aimable président, le Dr Léon Petit, et ses actifs et dévoués vice-présidents, MM. Léon Auscher et Chaix, ont promenés pendant huit jours, du massif de la Chartreuse, où la neige, hélas! était rare, jusqu'au pied du Mont-Blanc, où, fort heureusement, elle ne fit pas défaut. Tous sont revenus convaincus que le tourisme d'hiver était aussi agréable et aussi hygiénique que le tourisme estival. — 1. Un saut de soldat norvégien sur la grande piste de Chamonix. — 2. L'équipe gagnante de la course militaire. — 3. Hansen et Bjland, premier et deuxième des Norvégiens. — 4. Un autre sout de Norvégiens. — 5. Le traîneau automobile du lieutenant de la Besse. — 6. Détail du mécanisme d'entraînement du traîneau Péroche. — 7. Le traîneau automobile Péroche. — 8. Le général Burnoud et le capitaine Qvale, chef de l'équipe norvégienne. — 9. La sortie de la gare de Thone. — 10. Un Norvégien au Monestier.

SI ON PROLONGEAIT L'EFFORT...

Par JACQUES BAUDIER

Bernin.
Bernin a parcouru 132 kilom. 307 dans l'heure.



Olieslaegers.
Olieslaegers a fait du 110 kilom. 408 à l'heure. Giuppone 102 kilom. 320 dans l'heure.

Marriott.
Marriott a marché sur 1 mille à une vitesse de 205 k. 444 à l'heure.

Que feraient, à l'heure, les hommes de vitesse pure, s'ils pouvaient prolonger leur effort ? Comparaison des vitesses de ceux qui font à l'heure, avec celles des athlètes qui font dans l'heure

Nous lisons sans cesse dans les journaux que tel homme a effectué, par exemple, en course à pied, les 100 mètres en 11 s. 2/5, et que tel autre athlète a dépassé 17 kilomètres dans l'heure. Il nous a semblé intéressant d'établir une comparaison entre ces deux sportsmen et de voir de combien le sprinter, s'il courait à cette allure pendant soixante minutes, dépasserait la distance parcourue par le coureur de fond.

Nous allons, si vous le voulez bien, passer en revue la plupart des sports, et nous essayerons de nous rendre compte de la différence qui existe entre les deux allures.

Le record du monde de la vitesse, pour l'automobile, appartient à Marriott, qui, sur sa voiture à vapeur Stanley, au Meeting de Floride, couvrit le mille en 28 s. 1/5, soit à une allure de 205 kilom. 444 à l'heure. Le record des 100 milles est détenu par Bernin, qui, également en Floride, parcourut 100 milles. en 1 h. 12 m. 56 s. 1/4, soit à une moyenne de 132 kilom. 307 dans l'heure. Entre les deux distances parcourues, si on ne considère que la moyenne horaire, il y a donc un avantage de 73 kilom. 137 à l'actif de Marriott, l'homme de vitesse.

Olieslagers, à motocyclette, a couvert le tour de piste à Buffalo, soit 300 mètres, en 9 s. 4/5. Il marchait donc à 110 kilom. 108 à l'heure, alors que pendant une heure, au Parc des Princes, Giuppone a parcouru 102 kilom. 320. L'homme de vitesse ne l'emporte donc que de 8 kilom. 088. On voit que la différence est minime.

Major Taylor, à bicyclette, a fait les

Major Taylor.
Major Taylor, sur 200 mètres, a fait du 63 kilom. 158 à l'heure.

Berthet.
Berthet, record de l'heure sans entraîneurs avec 41 kilom. 520.

De Kooning.
Dans l'heure, de Kooning a parcouru 32 kilom. 370.

Duffey.

Duffey, sur 100 yards, a fait du 34 kil. 325 à l'heure.

mille en 2 m. 50 s. 2/5, soit du 34 kilomètres à l'heure, tandis que le recordman de l'heure Hal Berte a parcouru 26 kilom. 430.

Nous terminerons cette statistique par des chiffres que nous emprunterons aux courses de chevaux. Le chronométrage dans ces épreuves ne donne pas toutes les garanties de sécurité qu'on obtient dans les autres sports. Cependant, à un cinquième de seconde près, il est intéressant de se rendre compte de ce que pourrait faire un cheval de course s'il prolongeait son effort pendant une heure. Nous prendrons l'une des performances les plus remarquables accomplies sur le turf. C'est celle du cheval Castelnau qui, en 1896, à Chantilly, couvrait en 1 m. 18 s. les 1.400 mètres du parcours. Il franchissait donc, à la seconde, 17 m. 94, ce qui donne une vitesse de 64 kilom. 584 à l'heure. Dans la comparaison que nous avons établie jusqu'ici, le cheval, s'il prolongeait son effort, battrait donc sur une heure Major Taylor de 1 kilom. 426.

Aussi bien, d'après cette statistique idéale, voici l'ordre dans lequel se classeraient les représentants des divers sports :

1. Marriott (automobile);
2. Olieslagers (motocyclette);
3. Castelnau (cheval) ;
4. Major Taylor (bicyclette);
5. Gundersen (patinage à glace) ;
6. Duffey (course à pied);
7. Delmont (patinage à roulettes) ;

Gundersen.

Gundersen, sur 500 mètres, a fait une moyenne horaire de 40 kilomètres.

200 mètres, en 11 s. 2/5, ce qui donne du 63 kilom. 158 à l'heure. Tandis que Marcel Berthet, qui détient le record du monde de l'heure sans entraîneurs, n'a parcouru que 41 kilom. 520. S'il avait prolongé son effort pendant soixante minutes, Major Taylor aurait donc battu Berthet de 21 kilom. 638.

En course à pied, le record des 100 yards appartient à Duffey, qui a réussi le temps merveilleux de 9 s. 3/5. S'il avait pu prolonger son effort pendant une heure, il serait parvenu à parcourir 34 kilom. 325. Il aurait donc battu de la bagatelle de 15 kilom. 447 le recordman du monde de l'heure, Watkins, qui n'a pu dépasser 18 kilom. 878 dans l'heure. Aussi bien, il semble que tel est le maximum que peut fournir un coureur à pied, puisque ce record, qui date du 16 septembre 1899, n'a jamais pu être approché. Shrubb lui-même, qui détient le record amateur n'a fait que 18 kilom. 741.

Pour la marche, l'écart est moins grand, il n'est que de 4 kilom. 345. Il est vrai que c'est un sport dans lequel le sprint ne peut être foudroyant et où l'effort peut être soutenu pendant plus longtemps. F. H. Creamer, couvrant le quart du mille (402 m. 33) en 1 m 22 s. 1/5 n'a fait que du 17 kilom. 620 à l'heure, alors que le recordman du monde de l'heure, Larner a pu atteindre 13 kilom. 275 en soixante minutes.

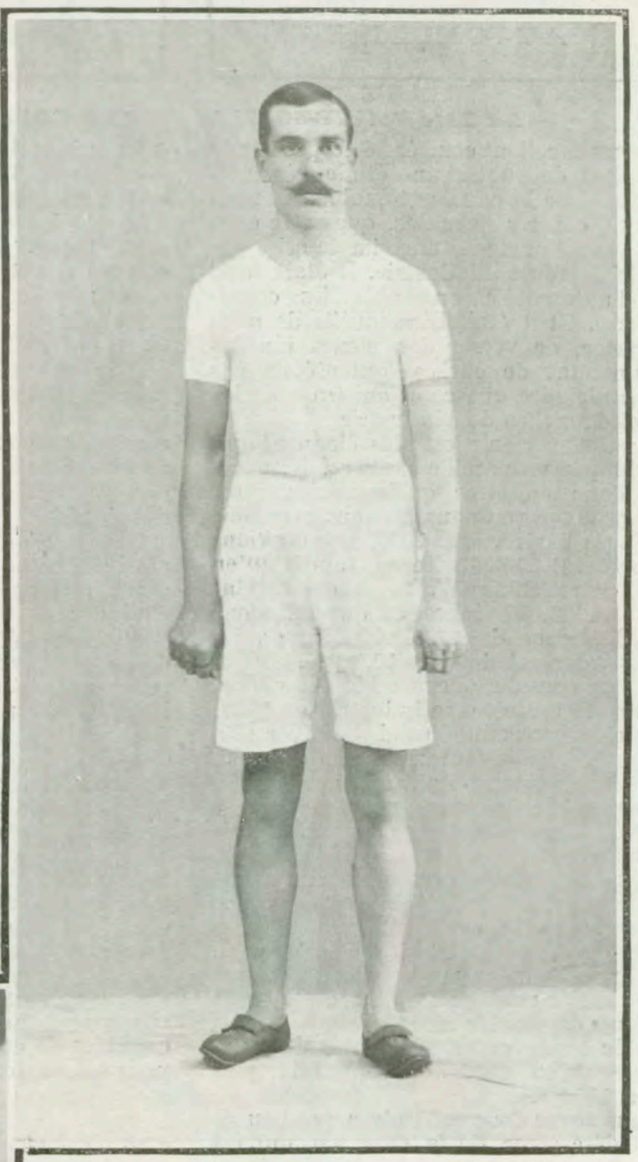
Daniels, nageant les 25 yards en 11 s. 3/5, a fait du 7 kilom. 094 à l'heure, tandis que Bougoin a nagé 4 kilom. 100 dans l'heure, soit une différence de 2 kilom. 994 entre les deux performances.

Pour le patinage sur glace, Gundersen possède le record des 500 mètres, en 44 s. 4/5, soit du 40 kilomètres de moyenne horaire. De Kooning, qui possède le record de l'heure, a parcouru 32 kilom. 370. L'écart est donc de 7 kilom. 630 entre les deux hommes. Différence qui semble peu extraordinaire pour un effort si dissemblable : de 44 secondes à 60 minutes, ne gagner que 7 kilom. 630 est en effet bien minime.

Delmont, en patinant à roulettes, a fait le 8. Creamer (marche) ; 9. Daniels (natation.)

Nous allons d'ailleurs établir un tableau qui permettra de se rendre compte de la différence de l'effort entre le sprinter et le stayer, dans les sports que nous avons étudiés :

A l'heure	Dans l'heure
Automobile.	
Marriott (205 kilom. 414)	Bernin (132 kilom. 307)
Motocyclette.	
Olieslagers (110 kilom. 108)	Giuppone (102 kilom. 320)
Bicyclette.	
Major Taylor (63 kilom. 158)	Berthet (41 kilom. 520)
Patinage sur glace.	
Gundersen (40 kilom.)	De Kooning (32 kilom. 370)
Course à pied.	
Duffey (34 kilom. 325)	Watkins (18 kilom. 878)



Watkins.

Détient le record de l'heure à la course, avec 18 kilom. 878.

A l'heure	Dans l'heure
Patinage à roulettes.	
Delmont (34 kilom.)	Hal Berte (26 kilom. 430)
Marche.	
Creamer (17 kilom. 620)	Larner (13 kilom. 275)
Natation.	
Daniels (7 kilom. 094)	Bougoin (4 kilom. 100)

D'après ce tableau, on s'aperçoit que le sport où la différence est la plus forte, est la course à pied. Si Duffey avait prolongé jusqu'à l'heure son effort des 100 yards, il aurait parcouru presque le double de la distance de Watkins sur l'heure. C'est le seul sport où l'écart soit aussi élevé.

Il est curieux de constater que, pour la bicyclette, l'effort de Major Taylor sur 200 mètres parcourus en 11 secondes 2/5, ne lui donne qu'un avantage de 21 kilom. 638 sur celui qu'a été obligé de fournir pendant 60 miminutes consécutives le recordman de l'heure sans entraîneurs, Marcel Berthet.

La faible différence qui existe pour la motocyclette entre Olieslagers, sur 300 mètres, et Giuppone sur l'heure, prouve que dans ce sport, il n'est pas plus difficile pour un coureur habile de marcher longtemps. Cet écart de 8 kilom. 088 provient de ce fait que le tour de piste d'Olieslagers en 9 s. 2/5 a été chronométré alors qu'il était lancé à toute vitesse, alors que Giuppone lors de son record n'atteignit pas son maximum d'allure dès le départ. En fait, donc, la différence doit être encore moindre et devrait arriver même à être nulle.

Il est plus extraordinaire de constater la faible différence qui existe entre le sprint et le fond dans le patinage sur glace. Gundersen, sur 500 mètres, n'a dépassé que de 7 kilom. 630 la distance effectuée par de Kooning pendant une heure. Et pourtant l'effort du stayer dans ce sport, nécessite une dépense de forces considérable. On pourrait en conclure que le record des 500 mètres peut être facilement battu et pourtant, il n'en est rien, si on en juge par les nombreuses tentatives avortées sur la distance.

JACQUES BAUDIER.

LE CARNET DU SPORTSMAN

AUTOMOBILE

LA CRISE AUTOMOBILE

Notre excellent confrère Georges Prade vient de publier une étude très intéressante sur la crise automobile. Il nous prouve, chiffres en mains, que cette crise fut la conséquence d'une simple crise générale de toute l'industrie. Il était fatal que l'automobile en subît les conséquences. Et il était bien inutile de nous lamenter, de verser des pleurs inutiles sur un état de choses qui n'était pas plus à plaindre que celui qui frappait les autres branches de l'industrie.

Aussi bien, rien n'est plus éloquent que les chiffres, en pareille matière. Nous allons donc en citer quelques-uns, pour bien prouver que nous ne nous avançons pas à la légère. En 1907, nous avions exporté 161.300.000 francs, tandis qu'en 1908 notre chiffre d'affaires n'a atteint que 143.600.000 francs, ce qui fait donc une différence de 17.700.000 francs. La moins-value est donc de 10,9 0/0.

Si l'on considère l'ensemble des exportations de toute notre industrie en 1908, nous constatons que la baisse moyenne a été de 10,8 0/0. L'automobile a donc subi, aussi exactement qu'il est possible, la baisse générale d'exportation qui a frappé toute l'industrie française.

Mais, si nous jetons un regard en arrière, nous nous rendons compte que la situation est encore plus belle que nous ne le supposions. « Nous vendons moins qu'en 1907, dit Georges Prade, moins qu'en 1906, mais pour 24 millions de plus qu'en 1905, près du double de plus qu'en 1904 et plus du double de plus qu'en 1903, plus du triple qu'en 1902, plus du quadruple qu'en 1901, et sept fois plus qu'en 1900 ».

Vous voyez donc qu'il n'y a pas lieu de nous désespérer de la situation, qui est loin d'être aussi terrible qu'on a bien voulu le faire croire!

Nous parlions la semaine dernière des taxi-autos, en Angleterre. Parlons aujourd'hui de ceux de Paris : ne serait-il pas temps de songer à la question des tarifs et à leur réglementation? Avouez que les clients sont de braves gens de ne pas se plaindre de l'état de choses déplorable provoqué par les diverses compagnies. Autant de marques, autant de tarifs. Pourquoi ne pas boycotter les taxis dont les appareils battent des records de vitesse? Sachez bien que seuls, les de Dion-Bouton jaunes, dont le prix est le même que celui des fiacres hippomobiles, les Renault rouges, autoplaces, et les taxis de la Compagnie générale, dont les tarifs ne sont pas supérieurs de plus de 15 0/0 à ceux des taxis ordinaires, doivent être choisis. Si vous éliminez soigneusement les autres, les maisons seront bien obligées de réduire leurs prix. Et ce ne sera que justice.

L'annuaire Général du *Touring-Club de France*, complètement mis à jour pour l'année 1909, vient de paraître.

Il indique les centres de tourisme et d'excursions, les hôtels d'altitude, les services de correspondance, les curiosités à visiter dans chaque ville.

Il est divisé en deux volumes : *France-Nord et France-Sud.* Prix: 2 francs, franco (chaque volume, séparément : 1 franc).

CYCLISME

LES COURSES A COMBINAISONS

En spirituel ironiste qu'il est, le directeur du Vélodrome d'Hiver avait inscrit à son programme de dimanche dernier une épreuve où la combinaison était de rigueur. Cela nous changeait des courses de primes ou d'encouragement, où chaque homme possède un complice pour glaner le plus de pièces de cinq francs possible. Et nous devons avouer que cette expérience a instruit le spectateur en l'amusant. Cependant, il était des personnes qui trouvaient que dans cette course, la « combine » n'était pas toujours aussi facile à démasquer que dans les épreuves réservées aux débutants et aux déshérités.

Le grand clou, si j'ose m'exprimer ainsi, de cette compétition, n'était autre que l'immense Mac Farland, qui faisait équipe avec le petit Clark. Il nous a prouvé qu'il était passé maître dans l'art de faire des combinaisons. Et ses adversaires avaient à faire à bien forte partie. Nous ne saurions rendre hommage plus éclatant à la bonne foi et à la loyauté de nos coureurs européens. Cependant, nous ne serions pas éloignés de croire que, plus malins, certains d'entre eux tenaient surtout à cacher leur jeu et à faire supposer qu'ils étaient incapables d'établir une combinaison en course. Peut-être, tenaient-ils, avant tout, à endormir la confiance de leurs adversaires. Lorsque le jour sera venu, après une victoire insolite, ils pourront dire qu'après l'essai de dimanche dernier, il est impossible de supposer même un seul instant qu'ils sont capables de courir autrement que chacun pour soi, en toute bonne foi.

Ce n'est pas d'une attaque de délirium tremens que le fameux coureur cycliste Michaël mourut. Il se rendait en Amérique, aux Six Jours. A la suite d'un accident en Allemagne, il avait été opéré du trépan. L'opération n'avait pas été réusssie, et c'est de ses suites que le malheureux petit stayer-jockey mourut sur le paquebot, deux jours avant d'arriver à New-York.

Nous publions dans ce numéro, le portrait en hors-texte de Lucien Petit-Breton, le fameux routier, dont nous publions en ce moment *Sur route et sur piste.* Tous nos lecteurs connaissent le prodigieux coureur qui n'a recueilli que des sympathies pendant toute sa carrière. Rappelons, pour mémoire, quelques-uns de ses succès : vainqueur du Bol d'Or (1904), recordman de l'heure sans entraîneurs (1905), gagnant des trois derniers Tours de France sur machine poinçonnée, premier du Tour de Belgique et de Paris-Bruxelles (1908). Peu de coureurs peuvent se vanter d'avoir glané une aussi belle moisson de lauriers pendant un temps aussi court.

Marcel Berthet est en train de se tailler une belle réputation. Il est absolument invincible en match-poursuite. On lui a opposé les meilleurs hommes, il n'en a fait qu'une bouchée. Le recordman du monde de l'heure sans entraîneurs fait des merveilles pour le Brassard et derrière tandems.

ATHLÉTISME

DEUX VRAIS CHAMPIONS

Nous parlons, d'autre part, du Championnat qu'avait organisé la *Vie au Grand Air.* Cette colossale épreuve vient de se terminer. Et nous pouvons avouer que jamais nous n'avons vu public aussi enthousiaste qu'aux séances de finales. Tous les sportsmen qui étaient venus assister à ces ultimes rencontres étaient littéralement emballés par la puissance et l'adresse des merveilleux amateurs qui voulaient remporter le titre si envié de champion de France.

Deux, parmi eux, ont surtout attiré l'attention des spectateurs, ce sont les deux poids lourds de la finale : Edouard Nytram, de Paris, et Louis Lemaire, de Reims. Ces splendides athlètes, après deux heures et demie de lutte, n'ont pu parvenir à se tomber, et si Louis Lemaire n'avait été obligé d'abandonner, à cause d'un violent mal de reins, il est possible de penser que Nytram et lui seraient encore aux prises. On ne peut s'imaginer hommes plus fins, plus tacticiens, plus scientifiques. Ils ont prouvé qu'ils possédaient un courage à toute épreuve et une énergie insoupçonnable. Ils ont tous deux les mêmes qualités, et ces qualités sont également développées chez l'un et chez l'autre. Il semble impossible que celui-ci puisse vaincre celui-là, pas plus que celui-là puisse tomber celui-ci. Pour que l'un d'eux soit plaqué sur les épaules, il faudrait que l'autre ait profité d'un de ces incidents où la chance entre en jeu. Et ce fut pour nous une grande tristesse, lorsque nous vîmes Lemaire abandonner, parce que, il est un fait certain, c'est que nous possédons en France deux lutteurs extraordinaires absolument égaux. N'importe, Nytram, plus résistant, l'a emporté, et nous devons saluer en lui le champion de France de 1909.

Billy Papke a quitté son manager Jones, pour le remplacer par l'ancien poids lourd Sam Berger. C'est à la suite de son dernier combat avec Stanley Ketchel. Papke devait recevoir 12.000 dollars, soit 60.000 francs, sur les 100.000 francs de recette qui étaient escomptés. Seulement, les entrées n'atteignirent que 66.735 francs et les organisateurs ne purent donner que 40.000 francs à Papke, ou plutôt à son manager, qui accepta. Lorsque Billy apprit cette nouvelle, il entra dans une violente colère et se sépara aussitôt de Jones.

Il y a toujours plaisir à constater que la pratique des sports n'abrutit pas ceux qui s'y adonnent. M. Marcel Boulenger en est un excellent exemple. Bon escrimeur, non moins bon cavalier, chasseur à courre assidu, nageur endurant, cycliste entraîné, le jeune et déjà très notoire écrivain a, en outre, la passion des courses de lévriers, et, à Chantilly, où il habite, élève des coqs de combat. C'est donc un parfait sportsman.

Or, il vient encore, tout récemment, de nous donner une nouvelle et charmante preuve de son talent littéraire. Son dernier roman, les *Doigts de fée*, est une œuvre délicieuse, touchante, passionnée, variée, d'une intrigue très amusante et palpitante par endroits. Voilà un nouveau et joli succès pour le romancier, et un succès aussi pour la cause du sport.

HIPPISME

LES HANDICAPS EN OBSTACLES

Si nos lecteurs veulent bien se reporter au numéro de la *Vie au Grand Air* du 18 janvier de l'année dernière, ils pourront lire, au bas de la page 40, ces phrases, écrites à propos du meeting d'obstacles de Nice : « Cette énorme proportion (61, 6 0/0) réservée aux handicaps, appelle une légère objection : la prospérité du meeting est suffisamment assurée pour que l'on ne soit pas obligé de recourir à ce genre d'épreuves dans le but d'attirer les concurrents. On pourrait peut-être revenir peu à peu à des limites qui s'écarteraient moins de l'esprit du paragraphe XIII de l'article 66 du Code des Steeples; je dis bien « de l'esprit », car, par une anomalie singulière, la lettre n'a pas à être appliquée ici ».

Cette anomalie, signalée par notre collaborateur, cessera d'exister à partir de l'année prochaine. Alors que l'article en question visait les sociétés « donnant plus de vingt journées de courses », le paragraphe IV de l'article 2 du chapitre préliminaire du nouveau Code étend la règle aux sociétés « donnant plus de 150.000 francs de prix ». Si bien qu'en 1910, pour se conformer aux nouvelles prescriptions, la Société des Courses de Nice sera obligée de réduire de 61 0/0 à 35 0/0 sa proportion d'allocations aux handicaps. C'est déjà un progrès dont nous sommes les premiers à reconnaître la valeur.

Les propriétaires américains doivent être, sinon très contents, du moins excessivement flattés. Dans six des principaux handicaps anglais du printemps, dont les poids viennent d'être publiés, leurs représentants ont les honneurs du top weight. Dans le « Victoria Cup » et dans le « Jubilee », Ballot et Colin, à M. J. R. Keene, et Priscillian à M. A. Belmont, occupent tous trois le haut de l'échelle avant tous les concurrents anglais.

Dans le Lincolnshire, qui se dispute le 23 mars, Priscillian s'est vu décerner le top weight avec 60 kilos. Le plus haut placé de nos candidats est Monitor (54 kil. 1/2). On peut trouver cette marque d'estime un peu exagérée ; le handicapeur semble avoir présent à la mémoire les deux victoires consécutives de l'ancien compagnon d'écurie de Monitor, Ob, dans la dite épreuve. Il faut cependant reconnaître que la valeur d'un cheval aussi irrégulier, est assez difficile à apprécier. Notre autre représentant entraîné en France est Borax, avec 49 kilos, l'échelle des poids descendant jusqu'à 38 kilos.

A propos de Borax, une petite histoire. Il y a quelques jours, un de nos confrères quotidiens, et non des moindres, annonçait que ce cheval venait d'être acheté par le baron M. de Rotschild; il ajoutait, avec le petit air bien renseigné de quelqu'un qui se trouve dans le secret des dieux, qu'il allait être engagé dans le Lincolnshire. Or, depuis une dizaine de jours, les engagements étaient clos et le nom de Borax s'étalait sur les listes publiées.

Principaux Résultats sportifs du 25 au 31 Janvier

CYCLISME

31 Janvier. — Vélodrome d'Hiver. — *Handicap-tandems* : 1. Dupuy-Polledry; 2. Chrétien-Didier; 3. Hellemann-Kudela.

Match du Brassard (Course poursuite) : Pour la sixième fois, Marcel Berthet a résisté victorieusement à l'assaut de ceux qui veulent lui ravir son brassard. Il a battu Mac Farland qu'il a rejoint après 6 kilom. 493 m. de poursuite, en 8 m. 47 s. 1/5.

Prix Walters (60 kilomètres, derrière motos) : 1. Parent, en 44 m. 56 s. 1/5 ; 2. Nat Butler, à 2 tours, 3. Contenet, à 5 tours ; 4. Sérès, à 13 tours.

Prix des Etats-Unis (Course par équipes, 3.000 mètres) : 1. Dupré-Heller; 2. Clark-Mac Farland; 3. Poulain-Rettich; 4. Delage-Carapezzi.

ATHLÉTISME

30 Janvier. — Wonderland : Willie Lewis met knock-out Ch. Hickmann, après 2 m. 40 s. de combat.

30 Janvier. — Leicester (football rugby) : L'Angleterre bat la France, par 22 points à 0. La France offrit une belle résistance, mais fut mal servie par son arrière.

31 Janvier. — Challenge Robert-Max (cross-country) : 1. Keyser ; 2. Dumontheil ; 3 Dreher ; 4. Théry.

31 Janvier. — Au Polo, le Racing-Club de France et Havre-Athletic-Club font match nul, avec 10 points de chaque côté.

HIPPISME

26 Janvier. — Nice. — *Prix d'Espous-de-Paul* (Course de haies, 10.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Beppo II, à M. P. Woodland (Hollobone) ; 2. Mademoiselle Aminte, à une longueur et demie ; 3. Epine-Vinette, à huit longueurs. Pari mutuel : Gagnant, 32 fr. 50 ; Placé, 9 fr. 50.

Autres vainqueurs de la journée : Clarence III, Saint Caradec, Copernic II.

28 Janvier. — Nice. — *Prix du Casino Municipal* (Steeple-chase-handicap, 20.000 francs, 3.500mètres) : 1. Sophora, à M Camille Blanc (Chapman); 2. Laripette, à deux longueurs ; 3. Roi du Monde, a trois quarts de longueur. Pari Mutuel : Gagnant 22 fr. 50. Placé 11 fr. 50, 19 francs, 10 fr. 50.

Autres vainqueurs de la journée : Premier Pas II, Grill Room, Diane III.

29 Janvier, Cannes. — *Grand Prix du Conseil Général* (Course de haies handicap, 4.000 francs, 3.200 mètres) : 1. Nippon II, à M. E. Thiébaux (J. Bartholomew); 2. Epervier, à une demi-longueur; 3. Maketo-Cherri, à une longueur et demie. Pari Mutuel. Gagnant, 8 francs. Placé 11 fr. 50.

Autres vainqueurs de la journée : La Ampopée, Furie, Lest.

31 Janvier. — Pau. — *Prix du Cercle Anglais* (Courses de haies, handicap, 5.000 francs, 3.000 mètres) : 1. Antinoüs, à M. Pfizer (G. Sauval); 2. Mahala, à cinq longueurs; 3. Berber II, à quatre longueurs. Pari Mutuel : Gagnant 22 francs; Placé 11 fr. 50, 11 francs, 25 fr. 50.

Autres vainqueurs de la journée : Mambrino, Forest Star, Bonfire.

A PROPOS DES COURSES D'OBSTACLES

(Suite et fin) (1)

Par RENÉ RIONDET

Notre collaborateur donne ses conclusions sur la crise des courses d'obstacles, qu'il a étudiée dans les numéros précédents

Laripette Flamette Fine Mouche II Charmoy Idaho Saint Caradec

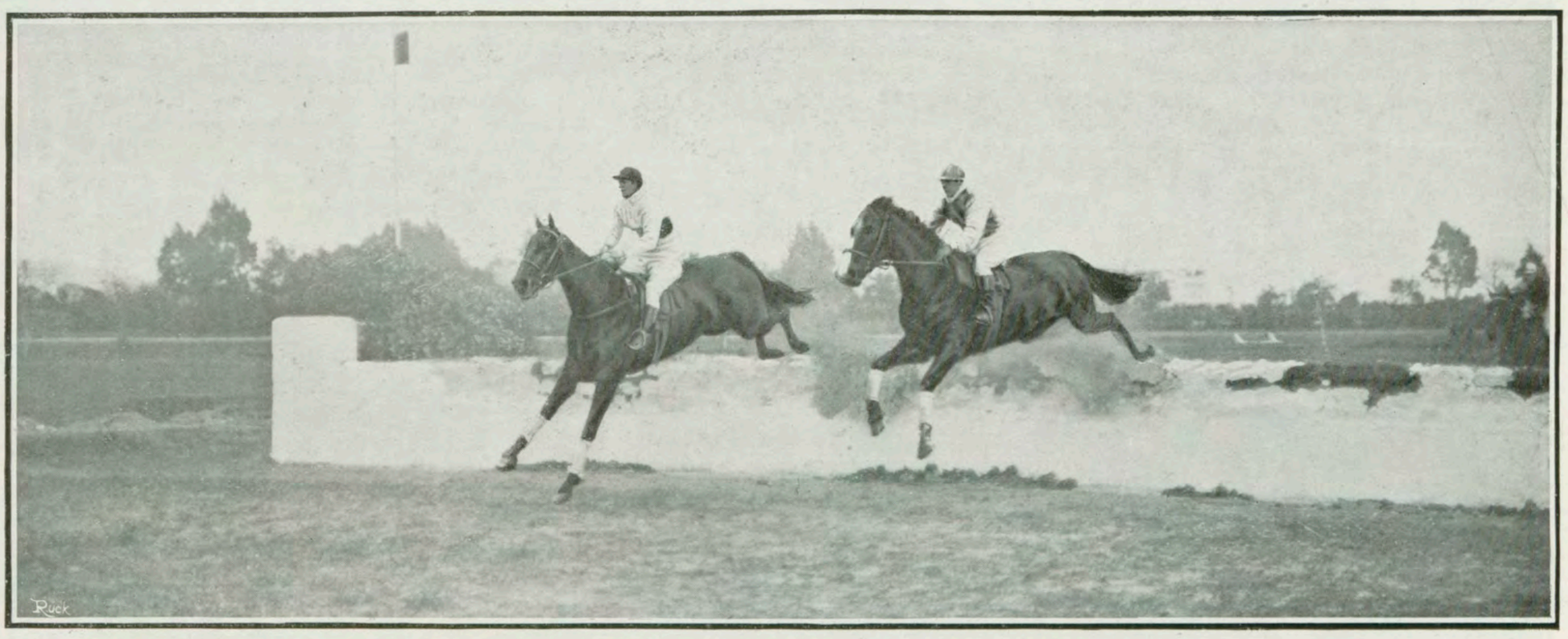
Prix du Grand-Cercle. (Steeple-chase, 30.000 francs, 4.000 mètres. Nice, 24 janvier.) — Le saut du talus.

Dès le début, Idaho s'élançait en tête, suivi de près par Saint Caradec, qui ne le lâchait pas pendant toute la course, l'obligeant à fournir un effort continu. Le gros du lot était commandé par Laripette, qui succombait avant la ligne droite.

Ainsi, les courses d'obstacles poursuivent, dans leur principe, un triple but: 1° former des sauteurs; 2° fournir des étalons de croisement; 3° offrir des débouchés aux chevaux qui ne peuvent pas être utilisés en plat.

Il s'agit d'examiner dans quelle mesure ces courses, telles qu'elles sont pratiquées aujourd'hui, répondent à leur véritable raison d'être. J'ai déjà envisagé le premier point; en ce qui concerne le second, ma con lusion sera la même. Et, pour exprimer ma pensée, je ne puis mieux faire que de reprendre la phrase textuelle de MM. Fournier et Duret, dont le *Traité pratique d'élevage et d'entraînement* m'est si souvent un précieux auxiliaire: « Si paradoxal que cela paraisse, on peut soutenir que nous n'avons aujourd'hui ni sauteurs, ni étalons de croisement ». Si l'on s'en rapporte aux simples données du bon sens, les épreuves que l'on fait disputer aux chevaux sont destinées à désigner le meilleur, celui qui sera le plus digne de transmettre ses qualités à ses descendants; c'est le principe de la sélection, tel qu'il est pratiqué en matière de plat : en obstacles, le procédé est absolument différent : la sélection est remplacée par l'élimination. Ne vont au haras, que les éclopés ne pouvant plus mettre un sabot devant l'autre, ou ceux dont la carrière est interrompue, sans espoir de retour, par un accident. Il va sans dire que cette observation ne s'applique pas aux hongres, qui, cependant, ne sont pas oubliés dans la distribution des allocations; si nous prenons la liste des chevaux gagnants en 1908, parmi les six qui se classent en tête, nous trouvons cinq hongres : ce sont, les quatre premiers: Dandolo (194.890 francs); Pharaon (147.145 francs); Journaliste (89.380 francs); Hamed (85.500 francs) et le sixième, Lutteur III (72.235 francs). Au cours de sa carrière, Dandolo a d'ailleurs remporté près de 550.000 francs d'argent public. De tels chiffres se passent de commentaires.

Nous arrivons au troisième point, qui assigne aux courses d'obstacles un rôle complémentaire vis-à-vis des courses plates. Certes, il est d'une utilité indiscutable d'ouvrir un débouché aux concurrents qui ne peuvent pas trouver leur emploi dans la spécialité du plat : l'éleveur et le propriétaire ressentent vivement



Idaho Saint Caradec

Le saut du mur dans le Prix du Grand-Cercle.

Idaho et Saint-Caradec, qui avaient mené la course jusqu'à la rivière, se voyaient rejoints à ce moment par Charmoy et Laripette. Dans la ligne droite, Laripette fléchissait et Charmoy l'emportait d'une longueur et demie.

(1) Voir les nos 538 et suivants.

les effets de cet élément auxiliaire qui leur permet de poursuivre leur œuvre d'une façon plus efficace. Mais il ne faut pas perdre de vue le caractère accessoire du steeple chasing, caractère qui, d'ailleurs, ne diminue en rien ni son importance, ni sa vitalité. En se maintenant dans ces limites, les courses d'obstacles tiennent une place très en vue dans l'ensemble ingénieux des mesures instituées pour l'encouragement de la race pure. Si elles veulent, au contraire empiéter et faire concurrence aux courses plates, elles ne peuvent que nuire aux intérêts de l'élevage ; elles lui nuisent, d'abord en attirant trop tôt des concurrents qui auraient pu, dans la suite de leur carrière, révéler leur qualité tardive ; elles lui nuisent surtout quand, par la distribution immodérée de primes et d'allocations, elles poussent le petit éleveur à abandonner, dans ses croisements, la recherche du bon sujet pour adopter la théorie du billet de loterie. Nous assistons, en effet, à ce spectacle curieux : voici deux éleveurs, l'un produit une pouliche bien née, qui, après avoir couru honorablement, sera envoyée au haras dès sa troisième année ; l'autre produit, une mauvaise pouliche, qui après avoir couru détestablement, sera mise sur les obstacles et remportera deux ou trois modestes succès. Le premier ne recevra rien, tandis que le second touchera une petite part des 325.000 francs que la Société des Steeple chases distribue chaque année en primes à l'èleveur.

Parvenu à ce point de notre analyse, il ne nous sera pas difficile d'indiquer les remèdes que l'on pourrait adopter pour combattre la crise actuelle. Il suffit de reprendre, l'un après l'autre, les trois buts que nous venons de passer en revue.

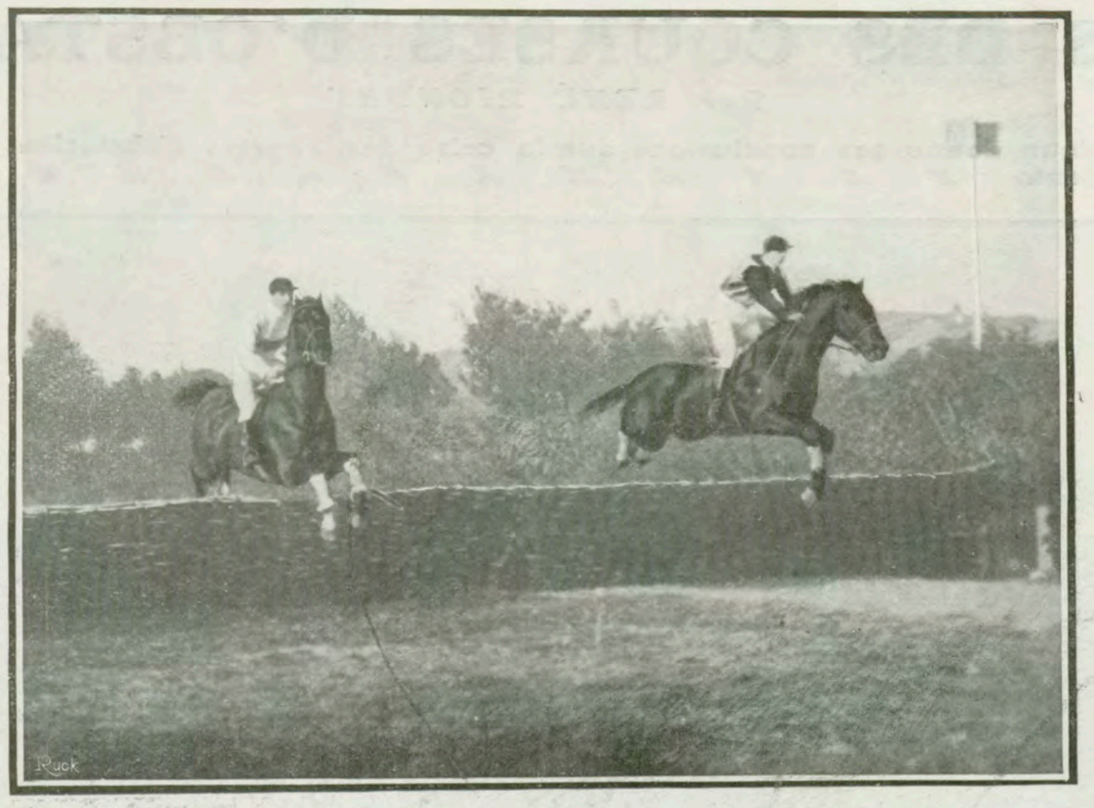
Il faut d'abord former des sauteurs ; il est donc nécessaire de rendre plus sévères les parcours des épreuves ; en augmentant le nombre et les dimensions des obstacles actuels, on arriverait en même temps à diminuer le train excessif et à réduire ainsi l'éventualité des claquages prématurés.

Il faut ensuite obtenir des étalons de croisement ; on devrait montrer une certaine réserve dans la distribution des récompenses aux chevaux hongres ; on pourrait ainsi entraver l'exploitation exagérée des sujets capables de tenir leur place au haras, en leur imposant une limite d'âge déterminée d'après le chiffre des allocations gagnées.

Il faut enfin, dans le but d'offrir une fiche de consolation au propriétaire et à l'éleveur, ouvrir un débouché aux concurrents qui ne peuvent plus être utilisés en plat. C'est là, que l'on doit faire preuve de sagesse : en permettant, du jour au lendemain, à tous les chevaux disponibles de passer dans la nouvelle spécialité, on aboutit à l'expansion de la première année et à la condensation des années suivantes. Il est de toute nécessité de mesurer prudemment cette ouverture du débouché. On peut retarder la date des débuts, n'offrir aux trois ans que des allocations modestes, réserver aux quatre ans les courses de haies et n'ouvrir les grandes épreuves du steeple chasing, qu'aux concurrents ayant déjà atteint la fin de leur quatrième année. Au lieu d'abuser, comme ils le font maintenant, les propriétaires seraient obligés d'user progressivement des forces de leurs chevaux. Il faudrait aussi fixer une période de chômage général, tout au moins pour certaines catégories. De telles mesures auraient pour résultat de maintenir les concurrents en état pendant un laps de temps plus long et d'éviter le retour périodique des réunions manquées par une pénurie excessive des partants.

Enfin, puisque c'est aujourd'hui le principal argument qu'on puisse jeter dans la balance, les recettes du pari mutuel augmenteraient certainement.

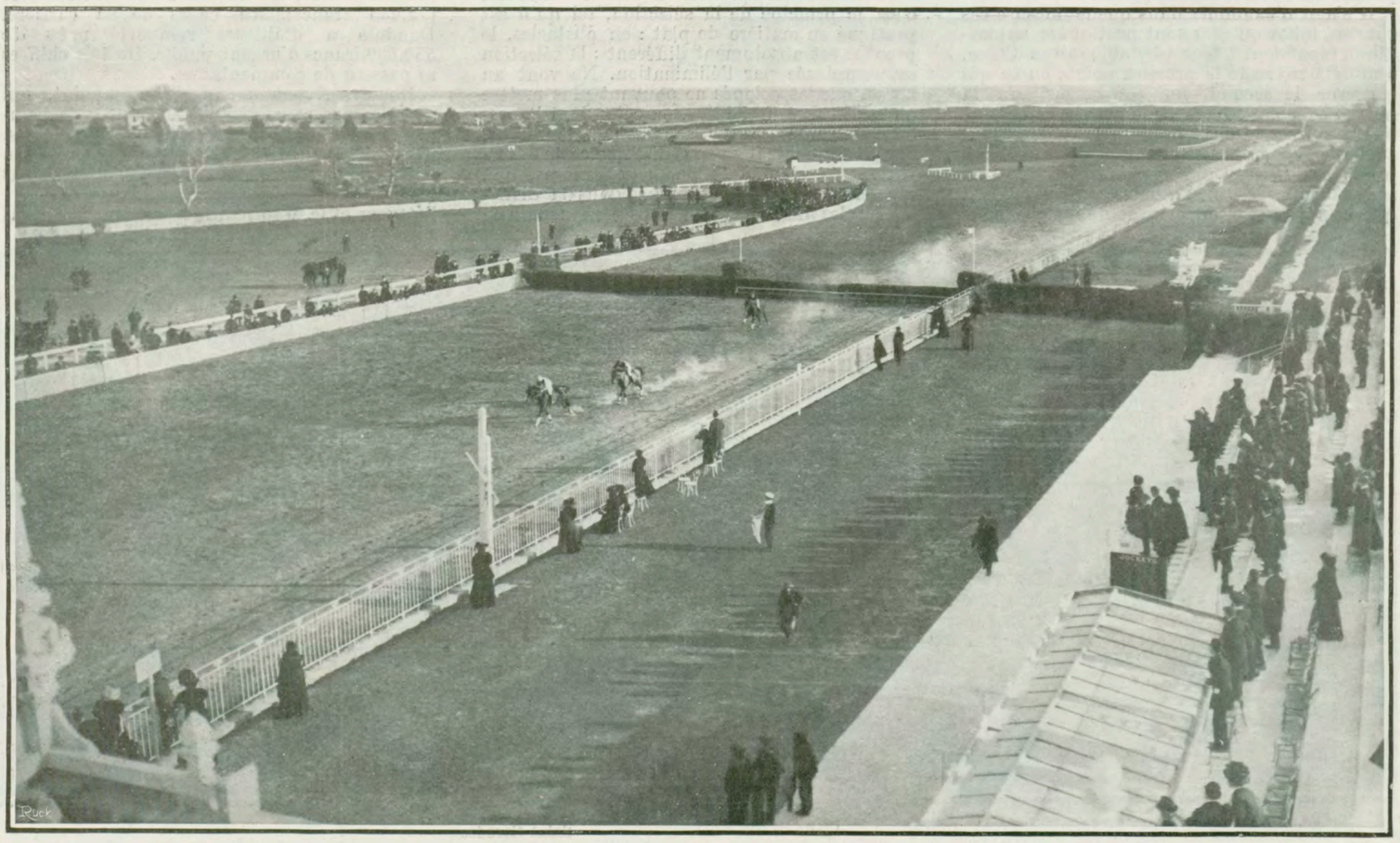
RENÉ RIONDET.



Beppo II — Écossais

Le Prix d'Espous de Paul. (Haies, 10.000 francs. 3.000 mètres. Nice, 26 janvier.)

Beppo II menait la course depuis le départ. Il résistait à l'effort de Mademoiselle Aminte et s'assurait la victoire après une belle lutte, où il l'emportait d'une longueur et demie.



L'arrivée du Prix du Pont-Magnan. (Steeple-chase, 5.000 francs, 3400 mètres. Nice, 26 janvier.)

Saint Caradec a remporté une victoire facile sur ses deux adversaires Raquette et Olivier. Ces deux derniers menaient la course jusqu'à la rivière, où Saint Caradec s'échappait et gagnait de quatre longueurs.

SUR ROUTE ET SUR PISTE [1]

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Lucien Petit-Breton, après avoir rappelé ses souvenirs de jeunesse, a abordé l'étude du sport cycliste. Il a déjà passé en revue le sprint, le record du monde de l'heure sans entraîneur et les courses derrière tandems.

Petit-Breton stayer.

Derrière moteur, Petit-Breton remporta de nombreux succès. Dans le Grand Prix de 1904, il se classa 3me, derrière Gougoltz, 1er, Guignard, 2e, devant Darragon et Darioli.

Reimers.

Reimers, l'excellent entraîneur, au moment où furent lancés les casques protecteurs.

Dans un chapitre ultérieur, j'établirai une comparaison entre jadis et aujourd'hui, et ferai une étude tendant à prouver, chiffres en mains, que si les temps de maintenant sont bien supérieurs, les hommes ne valent pourtant pas plus que leurs devanciers.

CHAPITRE V

LES COURSES DERRIÈRE MOTEUR. — LA QUALITÉ CHEZ LE STAYER. — ON PEUT ÉTABLIR TROIS CATÉGORIES DE COUREURS. — LA VALEUR DES RECORDS. — UN SPORT QUI N'EST PAS COMPLÈTEMENT ANTISPORTIF. — LES PISTES ET LE RÈGLEMENT ALLEMAND.

Moi aussi, j'ai couru derrière moteur. Car je crois avoir abordé toutes les spécialités du sport cycliste. Je figurai même, dans quelques courses importantes, aux côtés des ténors de la motocyclette et je réussis à y battre des champions. Mais j'abandonnai vite ce sport, considérant que j'avais mieux à faire dans les autres sortes d'épreuves. Je ne m'en repens pas, car si j'avais persévéré, je ne serais peut-être pas en train d'écrire ce récit. J'aurais peut-être eu le même sort que mes regrettés camarades Nelson, Auregia, Elkes, Leander, Mettling, Dangla, Brécy, Schmitter, etc., etc. Je continuerai, comme je l'ai fait jusqu'ici et comme je le ferai tout le long de *Sur route et sur piste*, à parler avec impartialité des sujets que je connais parfaitement et que je pense traiter sans crainte d'être démenti.

Ces quelques lignes importent, au moment où je commence ce chapitre, qui roule (c'est le cas pour un cycliste) sur une question qui a fait verser beaucoup d'encre.

Walthour.

Walthour, le stayer yankee, qui fut le roi de la piste. Son étoile commence à se ternir.

La Roue d'Or de 1904.

De gauche à droite, Brécy, mort depuis derrière moteur; Walthour, vainqueur, et le stayer encore sur la brèche, Bruni.

Ceux qui ont versé une partie de cette encre auraient bien fait de se montrer plus parcimonieux, cela leur aurait évité d'écrire souvent des inexactitudes et de soutenir des théories regrettables... pour eux. Je vais prendre les divers côtés de la question et répondre aux objections qu'on a souvent soulevées contre le sport derrière moteur.

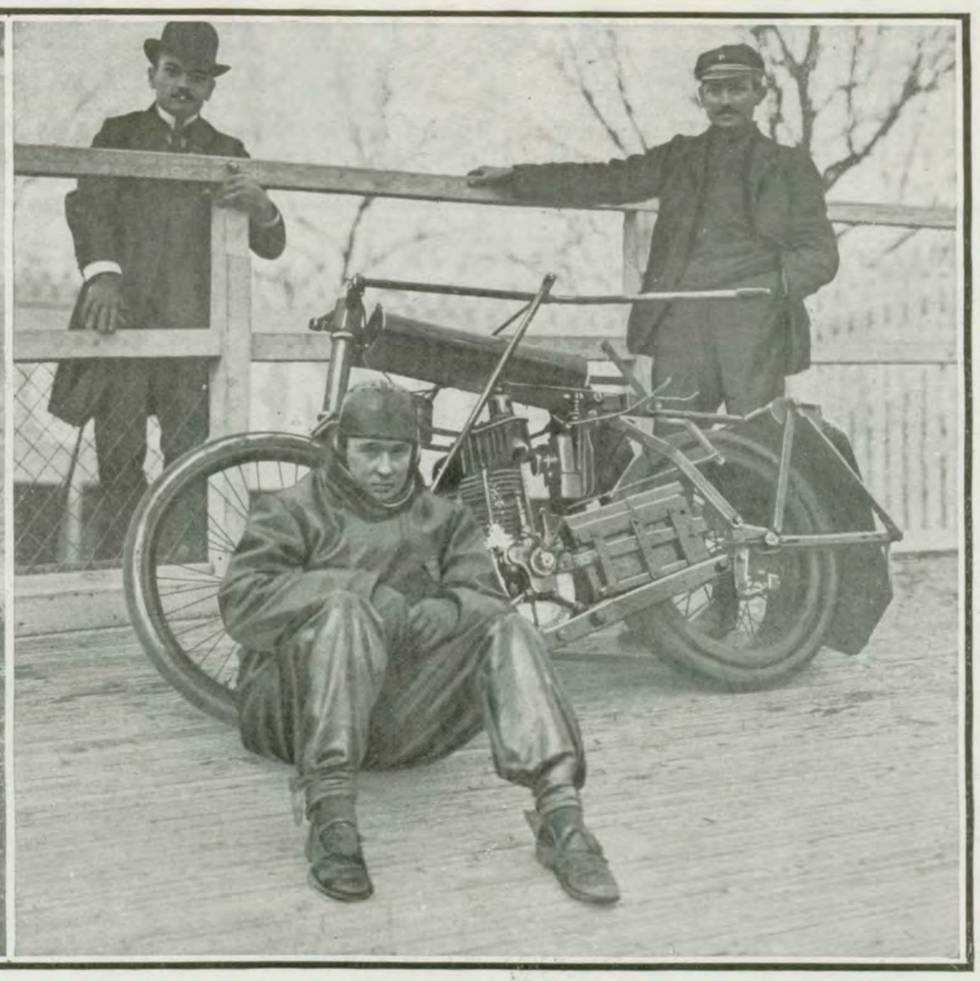
Je fis mes débuts derrière entraînement mécanique, à Buenos-Ayres, en 1901, et je ne fus battu, jusqu'à mon arrivée en France, qu'une seule fois, par le coureur Radé, auquel je rendais huit tours de piste de 333 mètres, soit 2.664 mètres sur 50 kilomètres.

Le mode d'entraînement, à cette époque, était les tandems à pétrole. Malgré les apti-

(1) Voir les nos 538 et suivants.

Champion.

Champion tient à se rendre compte par lui-même de l'état où se trouve la motocyclette qui va l'entraîner.



Gus Lawson.

Le fameux pacemaker, Gus Lawson, entraîneur de Walthour, attend le départ du match Walthour-Dangla.

tudes que je me sentais pour cette spécialité, je ne puis retirer aucune gloire de mes nombreuses victoires remportées en Amérique. J'étais le mieux outillé, et je puis même dire que je possédais à moi seul, trois tandems sur quatre existant en Argentine.

Pour qu'une course pût être organisée, il fallait que je consentisse à louer mes tandems, c'est-à-dire les deux qui me restaient, et, naturellement, je suivis à la lettre le vieux proverbe : « Charité bien ordonnée, commence par soi-même ». Je conservai pour moi le meilleur de ces engins.

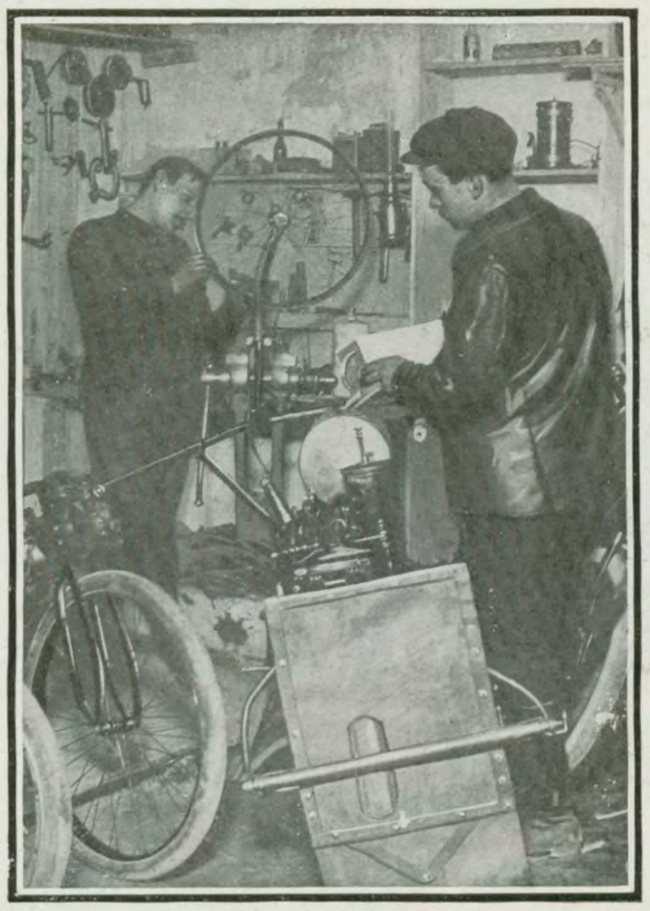
Je fis une dizaine de courses de ce genre en France et j'en ai gagné quatre ou cinq. Un certain soir, en 1902, à Buffalo, Tom Linton m'ayant loué sa fameuse motocyclette, je faillis battre d'un cinquième de seconde le record des dix kilomètres qui lui appartenait. Si je ne le battis pas, ce fut grâce aux signes désespérés que faisait, sur la pelouse, à mon entraîneur, le manager de Tom Linton pour le faire ralentir : il ne voulait pas que les records de son poulain fussent battus du premier coup par l'inconnu que j'étais.

Tom Linton fut le premier, en 1902, à introduire la grosse motocyclette d'entraînement, munie de coupe-vent. Possédant le meilleur moteur, il fut imbattable pendant près de deux saisons. A partir de ce moment, les coupe-vent subirent une prompte évolution. Tous les efforts des spécialistes étaient tendus vers la découverte d'un nouveau dispositif donnant plus d'abri. Le premier, Tom Linton, disposa sur le côté droit de sa motocyclette une tôle en sifflet de 40 centimètres de large sur 1 mètre de haut.

Puis vint Bouhours qui, voulant faire mieux, en mit des deux côtés, ce qui formait papillon. Plus fort que lui fut Huret, qui, un jour, au dernier moment, avant le départ d'une course à Buffalo, afin que son truc ne pût être copié par personne, disposa une tôle formant guérite et ayant 50 centimètres de large sur 1 mètre de haut. L'air venant frapper plus brutalement sur sa tôle, il obtenait un vide d'air beaucoup plus grand. Et à partir de ce jour, son système fut adopté par tous les autres stayers qui cherchèrent des moteurs plus puissants, afin de pouvoir augmenter la surface de leur tôle jusqu'à la limite des règlements de l'U. C. I.

Cet état de choses rendit les pistes de plus en plus dangereuses, à cause des vitesses toujours croissantes qu'on réalisait derrière ces engins. La piste du Parc des Princes fut modifiée et Buffalo n'était plus assez relevé. Il fallut donc établir de nouveaux règlements pour chaque vélodrome, car les chutes étaient nombreuses.

Je rappellerai, pour mémoire, les graves accidents de Michaël, Tom Linton, Leander, Brécy, Huret, Dangla, Elkes et encore d'autres que j'oublie. Ces pauvres garçons, dont plusieurs sont morts, furent victimes de ces exagérations. Aujourd'hui, si les accidents sont devenus plus rares, ce n'est pas la diminution de la vitesse qu'il faut en rendre responsable, mais plutôt l'enseignement qu'apportaient toutes ces catastrophes. Toutes ces chutes terribles, souvent mortelles, étaient dues aux pneumatiques, auxquels on demandait un travail bien au-dessus de leur résistance.



Cabine d'entraîneurs.

Les frères Fossier et Danglard dans leur cabine mettent au point les motocyclettes qui vont leur servir pour l'entraînement.

J'ai très souvent entendu discuter sur le sujet des stayers par bien des gens, et je n'ai jamais pu rencontrer deux personnes bien d'accord. Beaucoup prétendent qu'un coureur de demi-fond est dénué de toute qualité. Je ne me rallie pas à cette opinion, et je vais essayer de vous traduire mon humble avis.

J'établirai, dans cette spécialité, trois catégories :

1° Les hommes doués d'une véritable qualité. Il m'est arrivé de me rencontrer, soit en course, soit à l'entraînement, avec certains de ces grands spécialistes : Walthour, Elkes, Mac Lean, Dangla, Darragon même, et j'ai toujours pu constater leurs moyens extraordinaires. L'homme qui m'a le plus frappé et que j'ai toujours considéré comme le meilleur, est Harry Elkes. Tous ces hommes auraient pu fort bien entreprendre une autre branche du sport cycliste et y réussir de façon brillante ;

2° Les hommes arrivés à se faire un nom, mais ne pouvant entreprendre une autre branche du sport cycliste avec succès. Ils ne sont, très souvent, mis en vedette que par le battage des journaux ;

3° Les coureurs qui, durant toute leur carrière, se contenteront, les malheureux, de courir éternellement les courses réservées, dit le programme, aux débutants.

(A suivre.)

LUCIEN PETIT-BRETON.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.